

Italiaracing
.net

n. 44 - 29 giugno 2009

MAGAZINE

Mondiale Rally



Hirvonen
trova la testa



Pantano un vero diavolo

SUPERLEAGUE

Il pilota veneto esordisce alla grande sulla vettura con i colori del Milan. A completare le soddisfazioni azzurre la prestazione maiuscola di Rigon

La foto della settimana

Valentino dà i numeri

Cifra tonda per The Doctor a cui ora manca un solo obiettivo: le 122 vittorie del mitico Ago



Registrazione al tribunale Civile di Bologna
con il numero 4/06 del 30/04/2003



Direttore responsabile:
Massimo Costa
(info@italiaracing.net)

Redazione:
Stefano Semeraro
Marco Minghetti
Marco Cortesi

Collaborano

Velocità:
Carlo Baffi
Leopoldo Canetoli
Antonio Caruccio
Marco Cortesi
Valerio Faccini
Alfredo Filippone
Dario Lucchese
Alessio Morgese
Guido Rancati
Francesco Satta

Produzione:
Nicola Desiderio
Marco Marelli

Fotografie:
Photo4
Actualfoto
Studio Mazzi
Photo Pellegrini
MorAle

Realizzazione:
Inpagina srl
Via Giambologna, 2
40138 Bologna

Tel. 051 6013841
Fax 051 5880321
info@inpagina-bo.it

Italiaracing
.net

F.1 e politica

Mosley ferito



ma non battuto



di Stefano Semeraro

“Hanno ballato sulla mia tomba prima di seppellirmi. Ma io sono ancora qui, più vivo di prima”. Sembra la frase di un vecchio capo indiano, di un Geronimo al tramonto, quella pronunciata da Max Mosley e che rischia di riaprire le ostilità nel Circus. In F.1, la guerra dei nervi e delle sigle, la lotta di potere e di personalità fra la FOTA di Montezemolo e la FIA pareva finita, l'ascia di guerra sepolta dopo la riunione congiunta a Parigi. Invece la conferenza stampa tenuta a Bologna dai rappresentanti della FOTA, i proclami del grande capo della Rossa e dei suoi colleghi dei team è stata forse eccessivamente autocelebrativa, e ha clamorosamente riaperto le ostilità.

Un autogol in Zona Cesarini? Di certo il presidente della FIA ha trovato decisamente irritante il comportamento di Luca di Montezemolo e della Ferrari, i loro proclami di vittoria. Il vecchio leone ferito ha deciso allora di mandare un ultimo rug-gito, per ricordare a tutti che se Montezemolo and company pensano ora di far quello che vogliono all'interno della Federazione si sbagliano di grosso. Ha fatto recapitare a Montezemolo e alla stampa questa lettera: "Se tu vuoi che l'accordo che abbiamo fatto (quello di Parigi, ndr) abbia qualche speranza di sopravvivere, tu e la FOTA dovete immediatamente rettificare le vostre azioni. Fino alla fine di ottobre io sono il presidente della FIA nel pieno potere delle mie funzioni, e poi saranno i membri della FIA, non tu o la FOTA, a decidere sulla futura presidenza della federazione".

Parlando con il quotidiano inglese Mail on Sunday Mosley ha chiarito che non è sua abitudine arrendersi senza combattere.

“Sono forse troppo vecchio per ricandidarmi alla Presidenza della

FIA”, ha ammesso Mosley.

“Quando ho preso questo incarico potevo essere il padre dei piloti che correvano in F.1. Adesso potrei essere il nonno. Non ho esattamente la voglia di ricandidarmi, perché dopo 16 anni che fai lo stesso lavoro in genere è ora di cambiare. Ma dopo quello che hanno dichiarato i team con i loro comunicati stampa mi sono trovato sotto pressione, da tutto il mondo mi sono giunte richieste di rinnovare il mio impegno.

E io non ho intenzione di lasciare l'incarico di presidente in questa maniera. C'è un grosso conflitto in atto con l'industria dell'automobile e i team della FOTA, e io farò tutto quello che devo fare. Non sono uno che rifiuta il combattimento”.

Insomma, difficilmente la questione del budget cup, delle contestate regole proposte dalla FIA tornerà in ballo, ma il leone addormentato è stato svegliato da una mossa forse esagerata, sicuramente avventata della FOTA, e ora vuole giustizia: ovvero, rispetto.

Perché se il nemico era già stato battuto, non c'era bisogno di umiliarlo. Mosley, quando aveva capito, dopo l'intervento della CVC, la vera padrona del Circus, che la battaglia era persa, aveva compiuto un gesto intelligente, degno di un uomo che assieme a Ecclestone ha contribuito a far grande la F.1, battendosi come mai aveva fatto per aumentare la sicurezza delle monoposto e dei circuiti.

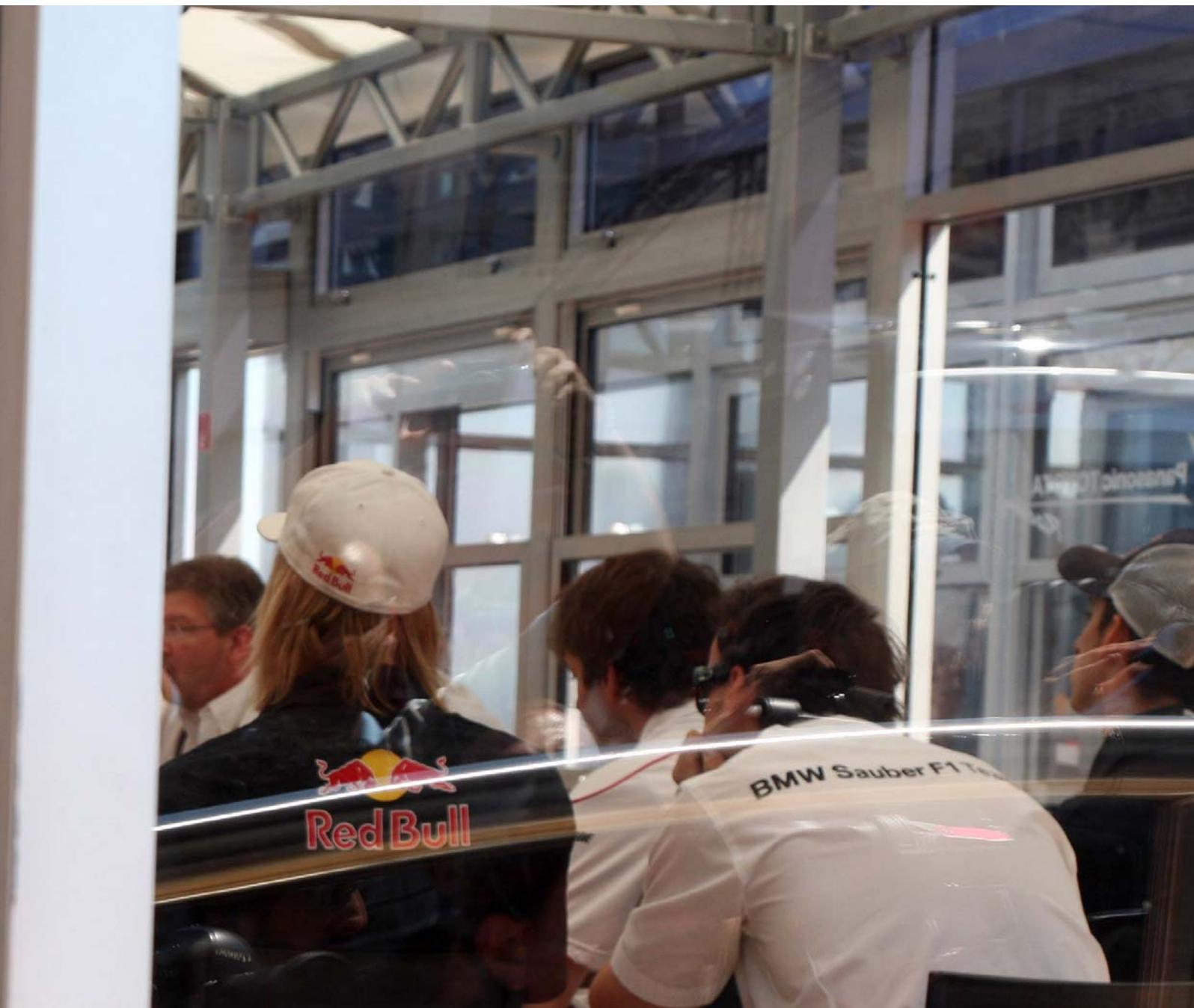
Si era messo in disparte, Max il dittatore.

Lui, che ne aveva viste tante in carriera e nella vita (non ultima la drammatica perdita del figlio avvenuta poche settimane fa), si è presentato davanti ai microfoni annunciando che la F.1 sarebbe andata avanti così com'è.

Ma quando ha sentito gli strilli della foresta, il vecchio leone ha rialzata la testa. E ora bisognerà in qualche modo sfamarlo.



**E ora la Fota
si accorge
che la F.1 “esotica”
non tira**



Curioso notare come i team manager FOTA, nella riunione di Bologna si siano improvvisamente accorti, dopo qualche anno, che viaggiare in certi Paesi dove la F.1 non interessa, non è conveniente. Fino a qualche settimana fa, avevamo ascoltato parole diverse. Dicevano che la presenza del pubblico in tribuna non contava perché l'evento andava sulle TV di tutto il mondo... Li abbiamo anche sentiti dire che vogliono agevolare il pubblico, avvicinarlo a team e piloti. E anche qui viene da sorridere ricordando che sono stati proprio i team principal a volere un muro tra il paddock e gli spettatori. Portando le guardie del corpo nei paddock, innalzando i pannelli nei box, coprendo le vetture ogni volta che rientravano nei box, chiedendo e ottenendo che nel paddock non vi fossero intrusi.

Massimo Costa

***Come dei carbonari del terzo millennio
gli esponenti della Fota
trascorrono il loro tempo
in riunioni più o meno segrete.
Qui, eccoli impegnati in una delle ultime
"assemblee" nel paddock di Istanbul***

di Antonio Caruccio

Sul tracciato di Assen, che nella vecchia configurazione era considerato l'università del motociclismo, Valentino Rossi ha ottenuto la centesima vittoria della sua carriera. Nato a Urbino il 16 febbraio del 1979, il campione tavulliese ha alle spalle 217 gare accumulate in quattordici

anni, con 8 titoli mondiali, 80 giri più veloci, 53 pole position e 157 podi. Anomala la ripartizione delle posizioni alle premiazioni: sono 100 le vittorie, ma solo 38 le medaglie d'argento e 19 quelle di bronzo. Questi numeri basterebbero a rendere la dimensione della superiorità di Rossi sui suoi avversari e... sulle gag post gara.

Valentino 100 di questi giorni



L'ordine di arrivo, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Valentino Rossi (Yamaha) - Yamaha - 26 giri 42'14"611
- 2 - Jorge Lorenzo (Yamaha) - Yamaha - 5"368
- 3 - Casey Stoner (Ducati) - Ducati - 23"113
- 4 - Colin Edwards (Yamaha) - Tech 3 - 29"114
- 5 - Chris Vermeulen (Suzuki) - Suzuki - 33"605
- 6 - James Toseland (Yamaha) - Tech 3 - 39"347
- 7 - Randy De Puniet (Honda) - LCR - 39"543
- 8 - Toni Elias (Honda) - Gresini - 39"774
- 9 - Nicky Hayden (Ducati) - Ducati - 39"823
- 10 - Loris Capirossi (Suzuki) - Suzuki - 40"673
- 11 - Alex De Angelis (Honda) - Gresini - 46"100
- 12 - Marco Melandri (Kawasaki) - Hayate - 57"777
- 13 - Sete Gibernau (Ducati) - Hernando - 1'05"366
- 14 - Niccolò Canepa (Ducati) - Pramac - 1'09"897
- 15 - Yuki Takahashi (Honda) - Scot - 1'09"930
- 16 - Gabor Talmasci (Honda) - Scot - 1'25"099
- 17 - Mika Kallio (Ducati) - Pramac - 1 giro

Ritirati

- 16° giro - Andrea Dovizioso
4° giro - Dani Pedrosa

Giro più veloce: Valentino Rossi 1'36"558

Il campionato piloti

1. Rossi 131; 2. Lorenzo 126; 3. Stoner 122; 4. Dovizioso 69; 5. Pedrosa & Edwards 67; 7. Capirossi 55; 8. Melandri 54; 9. Vermeulen 53; 10. De Puniet 51

Il campionato costruttori

1. Yamaha 165; 2. Ducati 122; 3. Honda 98; 4. Suzuki 71; 5. Kawasaki 54

*Valentino Rossi
precede Lorenzo
e Stoner*

Ad Assen ha srotolato uno striscione fotografico infinito di 25 metri contenente tutte le 99 vittorie. A partire dalla prima in 125 a Brno, nel 1996 quando aveva appena 17 anni, passando per il titolo del 1997, poi l'esordio in 250 col mondiale del 1999 e la venticinquesima vittoria ottenuta a Welkom in Sud Africa. C'è immortalato il primo successo della 500 a Donington nel 2000 e poi tutte le grandi imprese. Il 50° successo è arrivato in Australia nel 2002 in sella a quella Honda che dopo un anno avrebbe abbandonato per poi passare alla Yamaha, con cui ha raccolto quella che a suo dire è la vittoria più bella: Welkom 2004, quando per la prima volta sulla M1, per tutta la gara lottò con Max Biaggi vincendo in volata. Rossi ricorda con piacere il 76° trionfo, giunto in Germania nel 2005, perché lo affianca ad un suo mito personale: Mike Hailwood. Dopo arrivano le vittorie dell'era moderna, le battaglie con Sete Gibernau, ma anche le sconfitte del 2006 ad opera di Hayden e quel 2007 dominato dalla Ducati di Casey Stoner. Poi il ritorno al trionfo la passata stagione, il duello di Laguna Seca e l'ultima sfida con Jorge Lorenzo a Barcellona due sole settimane fa.

Questo è Valentino Rossi. Ad Assen però, è arrivato anche un segnale forte per il campionato. Rossi, Lorenzo e Stoner si sono presentati in Olanda a pari punti, ma adesso si è delineata una gerarchia che non solo vede Rossi lepre, ma trova in Lorenzo l'antagonista più agguerrito, abbandonando Stoner al ruolo di comprimario. L'australiano continua ad avere problemi di stress e tensione che il suo cagionevole corpo rilascia attraverso attacchi di vomito e crampi allo stomaco nel giorno della gara, che gli hanno ugualmente permesso di arrivare a podio a Barcellona e Assen, ma si è sottratto sempre alle interviste del parco chiuso e alla conferenza stampa successiva, delegando al team le sue impressioni.

La Honda non è riuscita a dare a Dani Pedrosa e Andrea Dovizioso una moto competitiva, costringendoli a fare i salti mortali per provare a tenere il passo dei primi. Peccato perché il costruttore giapponese negli anni ha 'bruciato' talenti come Alex Barros, Max Biaggi e Nicky Hayden, per non dimenticare che Valentino Rossi ha lasciato la Hrc proprio perché in quel box hanno la presunzione di non tener in considerazione il pilota, continuando a mantenere l'obsoleta idea che la moto è buona come esce dalla fabbrica e il pilota ci si deve adattare. Ha cambiato in fretta filosofia la Ducati, che dopo gli insuccessi di Carlos Checa, Sete Gibernau e Marco Melandri si è messa a capo chino per cercare una soluzione e al momento sembra averla trovata. Stoner resta inarrivabile per il resto dei ducati, ma almeno ad Assen Hayden e Mika Kallio hanno lottato per la sesta posizione, anche se poi il finlandese si è catapultato in sabbia all'ultimo giro.





“Sono il secondo della storia dopo Agostini, e ho vinto in un posto speciale come Assen, l’università della moto, pista dove aveva trionfato anche papà Graziano...”

Valentino Rossi

Noia adrenale

di Guido Rancati

MIKOLAJKI – Sì, d'accordo l'incontro, un'emozione che ti scoppia dentro. Sì d'accordo, ma poi tutto il resto è noia...

Ci sono incontri e incontri e quello fin troppo ravvicinato di Sébastien Loeb con un ceppo ricoperto dalla sabbia ai margini della carreggiata sì e no un chilometro dopo il via della terza, vera prova speciale non è esattamente del genere al quale pensava Franco Califano. Ma è stato emozionante lo stesso. E come nella canzone del Califano ha aperto le porte alla noia. Fuori dai giochi l'Extraterrestre, Mikko Hirvonen ha subito alzato un tantino il piede. Tanto era chiaro che Jari-Matti Latvala – prontis-

simo nel mettersi al servizio della squadra – non gli avrebbe messo il sale sulla coda. E che Dani Sordo, se mai avesse avuto l'idea di rincorrerlo davvero, sarebbe stato calmato da Olivier Quesnel.

CALMA PIATTA Avanti (relativamente) adagio, allora. Per il resto della prima giornata e per tutta la seconda. Con i due finlandesi del Grande Ovale Blu ad occupare i primi due posti, con il cantabrico della Doppia Spiga a tenerli d'occhio né troppo da vicino, né troppo da lontano. E un gruppetto a giocarsi la quarta moneta: Sébastien Ogier sempre più convincente, Petter Solberg sempre diligentissimo nello spremere lo spremibile dalla Xsara e Henning Solberg capace, per una volta, di

sfruttare un po' più della metà del potenziale della Focus senza stropicciarla.

TEST Piccoli fuochi e niente più. Insufficienti a infiammare gli animi, a sconfiggere la noia. Anche quella dell'Extraterrestre. Professionale quanto basta per rimettersi in macchina a caccia di qualche punto per la Citroen, ma motivato come un capretto caricato su un camion la settimana prima di Pasqua. Eppure in qualche occasione – e alla fine saranno cinque i suoi centri, più di tutti gli altri – capace di mettere in riga gli avversari. E di provare qui e là a cambiare qualcosa per rendere la C4 competitiva anche quando c'è da saltellare sulle rotaie di fango e le Focus volano.

segue a pag 4



alinea

**A spasso per due giorni e mezzo
Mikko Hirvonen si è aggiudicato
una gara che gli è valsa anche
la leadership iridata**



L'ordine di arrivo, domenica 28 giugno 2009

1. Hirvonen-Lehtinen (Ford Focus Wrc) in 3.07'27"5
2. Sordo-Marti (Citroen C4 Wrc) a 1'10"3
3. H. Solberg-Menkerud (Ford Focus Wrc) a 2'05"7
4. P. Solberg-Mills (Citroen Xsara Wrc) a 2'24"3
5. Wilson-Martin (Ford Focus Wrc) a 4'17"5
6. Holowczyc-Kurzeja (Ford Focus Wrc) a 4'33"9
7. Loeb-Elena (Citroen C4 Wrc) a 19'15"1
8. Rautenbach-Barritt (Citroen C4 Wrc) a 19'26"6
9. Novikov-Moscatt (Citroen C4 Wrc) a 19'26"6
10. Bebenek-Bebenek (Mitsubishi Lancer Evo IX) a 23'08"7

Le classifiche iridate

Mondiale Piloti

1. Mikko Hirvonen - 58 punti
2. Sebastien Loeb - 57
3. Daniel Sordo - 39
4. Henning Solberg - 27
5. Jari-Matti Latvala - 25
6. Petter Solberg - 25

Mondiale Costruttori

1. Citroen - 106 punti
2. Ford - 89
3. Stobart Ford - 60
4. Citroen Junior - 29
5. Munchi's Ford - 18



Sopra, un motivatissimo Loeb si è impegnato allo spasimo anche lottando nelle retrovie. Prima di ricevere in dono dallo sciagurato Latvala, sotto, il settimo posto assoluto. Agli uomini del team Ford, Malcolm Wilson in testa, non è rimasta che la disperazione

MOTIVAZIONI Di sbadiglio in sbadiglio, anche il sabato va in archivio. Restano due prove da ripetere due volte, e il gran finale sul toboga tracciato a due passi dal parco assistenza. Lanciassero un referendum per l'abrogazione della tappa, non ci sarebbero problemi con il quorum. E il partito del sì farebbe il pieno. "Cerchiamo almeno di essere i migliori performers del rally", dice Daniel Elena al suo chauffeur all'alba della domenica. Per dargli almeno un buon motivo per tenere un po' giù il piede. Larmo Lehtinen non dice niente a Hirvonen perché non ha niente da dirgli: entrambi hanno davanti agli occhi il primo posto nella classifica iridata e la prospettiva di affrontare da leaders l'appuntamento sulle loro terre basta e avanza a tenerli svegli.

GRANDI MANOVRE A metà mattinata, Ogier torna al parco con un margine rassicurante sui fratelli-coltelli norvegesi. Il quarto posto è lì che balla

davanti a lui e a Julien Ingrassia, il suo (bravo) compare. Pare fatta, per loro. Lo sarebbe se il turbo non andasse a farsi benedire subito dopo. Henning e gli altri guadagnano un posto senza colpo ferire. Anche Loeb che ha scavalcato tal Michal Bebenek e da undicesimo che era si ritrova decimo. L'appetito vien mangiando anche a Versailles e gli strateghi dell'Armata Rossa iniziano le grandi manovre. Come in brutto risiko intimano prima ad Evgeny Novikov e poi a Conrad Rautenbach di indetreggiare per permettere l'avanzata di Seb. L'idea di fargli intascare un punto: neppure loro pensano che lo sciagurato Latvala si pianti nella kermesse finale. Invece lo fa e il bottino dell'alsaziano raddoppia. "Se fanno queste cose vuol dire che ci temono davvero", osserva Malcolm Wilson. Dev'essere proprio così, ma non è una bella cosa. Affondare nella noia non era il massimo, ma almeno si respira...



Le pagelle di Rancati

9

Mikko HIRVONEN

Attento. L'incontro troppo ravvicinato di Loeb con un ceppo gli spiana la strada. Comunque il Pallido, concreto e lucido come sempre, si merita tutto quello che raccoglie nel fine settimana polacco. Anche la leadership iridata.

7,5

Andreas MIKKELSEN

Tradito. Ci vuole un fisico bestiale, per battersi con la Fabia vuerreci contro le Focus e le C4. Il ragazzo ce l'ha e per cinque prove se la gioca con gli ufficiali. Poi il motore dice basta.

7,5

Sébastien OGIER

Concreto. Palla lunga e pedalare: è sempre così, quando si corre su strade veloci. E il francesino pedala. Con profitto, finché il turbo – providenzialmente per la squadra – va in tilt e gli impedisce di cogliere un risultato strameritato.

7

Evegeny NOVIKOV

Ingannato. Una nota imprecisa e il ragazzo russo finisce in un campo con una sospensione rotta. Quesnel prende nota che stava duellando alla pari con Dani Sordo e lo assolve. Giustamente.

7

Sébastien LOEB

Beffato. L'impatto che lo fa sprofondare nei bassifondi della classifica è casuale: contro quel ceppo annegato nella sabbia all'interno di una curva veloce avrebbe potuto andarci a sbattere chiunque. Professionale agli stramassimi, trova comunque la forza di rimettersi in macchina e di vincere varie prove. Dimostrando di essere l'unico a poter reggere il ritmo dei fordisti.

7

Petter SOLBERG

Bellicoso. La classe non è acqua e Hollywood lo ricorda a tutti anche in Polonia. Su un percorso che poco o tanto penalizza la sua Xsara d'annata, sta costantemente agli avamposti e finirebbe ancora più in alto, senza i capricci del quattro cilindri nella prima boucle della domenica.

6,5

Dani SORDO

Timoroso. Salva in qualche modo il bilancio della Citroen in Polonia. Ma perde il confronto con i due della Ford ed è soprattutto la paura di sbagliare a frenarlo anche quando, sabato pomeriggio, potrebbe tentare l'affondo.

6

Mads OSBERG

Disarmato. La buona notizia è che ha smesso di ingrassare, quella cattiva è che le prestazioni non traggono giovamento dalla dieta. A riprova che il problema è nella scopa, non nel manico. L'errore è stato quello di cedere alle lusinghe di David Richards, staccandogli un assegno per avere un'auto che non va avanti.

5

Henning SOLBERG

Inutile. Meno peggio che altrove, ma non abbastanza da dare un senso alla sua presenza costante nella serie iridata. E alla fine si ritrova sul podio.

5

Jari-Matti LATVALA

Distratto. Prima ancora che gli dicano cosa si aspettano da lui, fa sapere di essere pronto a coprire le spalle al connazionale. Promette e mantiene, il ragazzo con gli occhiali. Per diciassette prove, alla diciottesima rovina tutto con un dritto fatale.

4,5

Matthew WILSON

Cauto. Con il tempo e con la paglia, maturano le nespole. E, dai e dai, anche il figlio del padrone ha imparato a maneggiare una vuerreci sui percorsi lenti e medio-lenti. Ma su quelli veloci e altamente adrenalinici, ha ancora diversi problemi.

4

Conrad RAUTENBACH

Spaesato. Sorride a tutti, è gentile con tutti. Ma non va avanti e anche in un mondiale sempre più per miliardari, il piede conta...



DECISIONI FIA

Sparisce il SuperRally e dal 2011 largo alle 1.6 col turbo

Un bel dì vedremo levarsi un fil di fumo... Succede, anche ai responsabili delle attività sportive di Citroen e Ford che l'altra settimana hanno visto uscire dai camini di Place de la Concorde un fumo chiaro, quasi bianco. E' successo alla fine del Gran Consiglio che ha difeso il fatto disarcionato Max Mosley, dopo che i senatori federali avevano almeno tracciato la linea del regolamento tecnico sul quale si reggerà in futuro il mondiale rally. Non in quello prossimo, che seguirà ad essere animato – si fa per dire... – dalle attuali vuerreci, ma dal 2011 in poi a giocarsi il titolo saranno auto da 1600 cc con il turbo, come chiesto a suo tempo da Fiat e Volkswagen. E' già qualcosa, è molto meno del niente degli ultimi mesi.

Nella Ville Lumiere s'è ovviamente parlato anche d'altro. Intanto, del calendario del 2010 che avrà in cartellone 13 appuntamenti che potrebbero scendere a 12 se il discusso Rally di Bulgaria non passerà l'esame ispettivo o, più ragionevolmente, se i costruttori punteranno i piedi. Fuori per scelta il Montecarlo, dentro quelli che hanno passato la mano quest'anno e, a completare il programma, Portogallo, Finlandia, Spagna e Gran Bretagna. Poi di altre cose. Della formula SuperRally che sarà rottamata per far posto a un bonus-punti per ogni tappa sulla falsariga di quanto già accade nei quattro campionati regionali di punta. E, finalmente decisi a gettare a mare le scioche e presuntuoso idea di David Richards, i federali hanno stabilito di allentare un po' le briglie sul collo degli organizzatori. Che da qui a poco potranno allestire gare di due, tre o anche quattro tappe, a patto che finiscano il sabato o la domenica. E oltre a poter proporre percorsi misti terra-asfalto come già hanno fatto quest'anno i ciprioti, avranno pure la possibilità di inserire prove speciali non onogenee, con alternanza di strade bianche e strade catramate. Meno vincoli per tutti, era ora.

Il calendario 2010

14 febbraio	Svezia
7 marzo	Messico
4 aprile	Giordania
18 aprile	Turchia
9 maggio	Nuova Zelanda
30 maggio	Portogallo
11 luglio	Bulgaria
1 agosto	Finlandia
22 agosto	Germania
12 settembre	Giappone
3 ottobre	Francia
24 ottobre	Spagna
14 novembre	Gran Bretagna

Raikkonen con la Punto in Finlandia!

Kimi Raikkonen segue le orme di Valentino Rossi e si appresta a fare il grande debutto nel mondiale rally. Fino ad ora, il pilota della Ferrari F.1, da sempre appassionato delle competizioni su strada, si era esibito in rally minori, ultima apparizione al Marca Trevigiano. Adesso Raikkonen si cimenterà tra i grandi della specialità e lo farà a casa sua, in Finlandia, dal 30 luglio al 2 agosto. Kimi guiderà la Abarth Grande Punto che già conosce bene (sotto eccolo in azione al recente Rally Marca Trevigiana), e come navigatore avrà ancora Kaj Lindstrom.



Henning Solberg ha raccolto un inaspettato terzo posto

Il futuro è dietro l'angolo: Ford con la Fiesta, DS3 per la Citroen

Stringe le cinque dita della mano, se le porta alla bocca e le bacia. Malcolm Wilson parla della Fiesta Super2000 che Christian Loriaux ha disegnato e si affida alla gestualità per far sapere quanto è bella. “Ha un look eccezionale, è bellissima”, annuncia ai cronisti il padre-padrone della M-Sport. Credergli non è difficile e non ci vuole una gran fantasia per immaginare che la belvetta che sta prendendo forma a Cochemouth sarà anche efficace. L'ex-pilota inglese ha già dimostrato di saper dare le dritte giuste a quelli che lavorano per lui. E il progettista belga al quale s'è affidato per realizzare l'arma del Grande Ovale Blu per gli anni a venire è una garanzia assoluta.

“A fine estate cominceremo i test, a fine anno inizieremo le consegne”, chiarisce Wilson, Non parla di numeri, per ora. Ma da quello che filtra dai fornitori si desume che conta di costruirne parecchie. Una cinquantina, per cominciare. Con la speranza di piazzarne un centinaio entro la fine dell'anno prossimo. “C'è un mercato interessante e contiamo di entrarci da protagonisti”, osserva il boss. Poi conferma che la Super2000 sarà la base dell'auto destinata a competere nei mondiali che verranno, quando le attuali vuerreci andranno finalmente in pensione e ad animare le sfide iridate saranno auto mosse da un 1600 con il turbo. Nel frattempo, valuta se schierarne un paio nella Wrc Cup – sette delle tredici manches iridate della prossima stagione – varata dall'ultimo Gran Consiglio della Fia.

Anche dalle parti di Versailles si lavora per realizzare una Super2000. Partendo dalla base della ormai prossima al lancio Citroen DS3. Con lo stesso impegno dei fordisti, ma senza l'assillo di venderne altrettante. Conferma Olivier Quesnel: “Con il prezzo bloccato, non resta un gran margine di guadagno e non prevediamo di sfornarne tante”. Per questo, l'ipotesi di una presenza dell'Armata Rossa nella Wrc Cup è lontana: “Valuteremo il da farsi – puntualizza il numero uno delle attività sportive del gruppo Psa, ma penso che nei prossimi dodici mesi punteremo ancora sulle attuali C4. Anche per il o i team satelliti”.

Christian Loriaux e Malcolm Wilson a colloquio: ogni occasione è buona per discutere della Ford Fiesta in arrivo



LA NOVITÀ

Per risparmiare la soluzione si chiamerà Fiesta Club

“Con i limiti del regolamento attuale, una Super2000 può costare da duecentomila a quattrocentomila euro”. Sa di cosa parla, Christian Loriaux. Il geniale progettista belga sta lavorando da qualche mese alla realizzazione della versione integrale della Fiesta e s'è reso conto che la forbice è più aperta di quanto pensassero i tecnici federali quando fissarono i limiti. E ha i piedi sufficientemente piantati per terra per capire che quella che è una cifra accettabile per una squadra di un certo livello, resta comunque fuori dalla portata di molte altre.

La considerazione lo ha convinto a proporre a Malcolm Wilson e ai vertici della Ford Motorsport di offrire ai potenziali clienti due versioni dell'auto dalla quale discenderà la prossima auto destinata alle sfide iridate, una che se la giochi – con successo, nei suoi piani – contro le Peugeot 207, le Skoda Fabia, le Citroen DS3 e le Abarth Punto e una meno sofisticata a livello di motore, sospensioni e freni. “Si chiamerà Fiesta Club e l'idea – spiega – è offrire una macchina da corsa a quattro ruote motrici a non più di cento e cinquantamila euro. Certo, sarà meno competitiva e tuttavia sono convinto che permetterà a chi ha davvero talento di battersi ad alto livello e quindi di mettersi in luce”.

**L'ordine di arrivo,
sabato 27 giugno 2009**

- 1 - Scott Dixon - Ganassi - 300 giri 1h48.20
- 2 - Dario Franchitti - Ganassi - 0.3109
- 3 - Graham Rahal - Newman-Haas-Lanigan - 2.4085
- 4 - Hideki Mutoh - Andretti-Green - 13.5302
- 5 - Danica Patrick - Andretti-Green - 14.1111
- 6 - Tony Kanaan - Andretti-Green - 1 giro
- 7 - Marco Andretti - Andretti-Green - 1 giro
- 8 - Raphael Matos - Luczo Dragon - 1 giro
- 9 - Robert Doornbos - Newman-Haas-Lanigan - 1 giro
- 10 - Dan Wheldon - Panther - 2 giri
- 11 - Tomas Scheckter - Dreyer&Reinbold - 2 giri
- 12 - EJ Viso - HVM - 2 giri
- 13 - Ed Carpenter - Vision - 2 giri
- 14 - Justin Wilson - Coyne - 2 giri
- 15 - Ryan Hunter-Reay - Foyt - 2 giri
- 16 - Mario Moraes - KV - 3 giri

Ritirati

- 246° giro - Helio Castroneves
- 136° giro - Mike Conway
- 27° giro - Ryan Briscoe
- 1° giro - Jacques Lazier

Il campionato

- 1. Franchitti 279; 2. Dixon 278; 3. Briscoe 253; 4. Castroneves 225; 5. Patrick 219; 6. Wheldon 204; 7. Kanaan 190; 8. Andretti 185; 9. Rahal 180; 10. Mutoh 174.





di Marco Cortesi

Terza vittoria dell'anno per Scott Dixon al Richmond International Raceway. Dopo una prima metà gara in cui Dario Franchitti, partito dalla pole position, sembrava poter avere la meglio, il neozelandese ha mostrato ancora una volta un senso strategico superiore, evitando di attaccare nelle prime fasi. Mentre, in occasione della terza caution della giornata, Franchitti è stato costretto ad uno splash supplementare prima dell'apertura della pit-lane, Dixon ha potuto tirare dritto ed effettuare una sola sosta completa, conquistando facilmente la prima posizione prima di prendere il largo nel finale. Ad assistere il duo di Chip Ganassi è stata anche la fortuna, che ha visto gli incidenti di Mike Conway ed Helio Castroneves neutralizzare la corsa poco prima dei loro pit-stop. In terza piazza ha concluso, sempre grazie al giusto tempismo delle "gialle", Graham Rahal. A seguire, Hideki Mutoh e Danica Patrick, che grazie ad una strategia alternativa si erano visti catapultare al comando nel primo terzo di corsa, soccombendo poi alle due caution capitate per loro nel momento meno opportuno. Devastante la giornata del team Penske. Ryan Briscoe è stato vittima di un sovra-sterzo improvviso in curva 2, mentre a Castroneves è costata carissima un'indecisione nel traffico. Entrambi hanno terminato la loro serata finendo a muro con poca gloria e parecchi danni. Grazie ai risultati della serata, Franchitti ha conquistato, con un solo punto di vantaggio su Dixon, la vetta della classifica, lasciando Briscoe a -26 e Castroneves a -54.

Dixon lo stratega

*Veloce e lucido,
Dixon ha mostrato a Richmond
una forma smagliante*

La cronaca Giro dopo giro

Poco dopo il via, esattamente alla prima curva, Jacques Lazier va in testacoda, da solo, terminando un weekend da incubo per il team 3G. Alla ripartenza scattano bene Matos ed Andretti, mentre Mario Moraes si ferma per un rabbocco di etanolo. Recuperano anche Kanaan e Wheldon, mentre al 20° passaggio Franchitti, Dixon e Briscoe staccano Castroneves. Per Briscoe la gara finisce poco dopo, al ventisettesimo giro, per un sovrasterzo di potenza in uscita di curva 2. La sua Dallara colpisce le protezioni, riportando danni consistenti.

Si fermano quasi tutti ai pit, tranne Danica Patrick ed Hideki Mutoh, mentre a Kanaan non vengono sostituite le gomme. Il brasiliano si porta al sesto posto, i due compagni sono davanti a tutti. Alla bandiera verde successiva, la Patrick è subito preda di Franchitti ma mantiene la terza piazza con facilità, mentre Mutoh si difende a spada tratta. Graham Rahal perde progressivamente

terreno, al giro 50 è ottavo.

La situazione rimane invariata per oltre 30 passaggi: Mutoh, che sente sul collo il fiato di Takuma Sato per una possibile sostituzione, ha l'occasione giusta. Serve però una bandiera gialla per non rischiare di perdere il giro quando arriverà il momento del pit-stop. La sosta viene effettuata al giro 102 per il giapponese, al giro 110 per la Patrick. La caution tanto temuta si concretizza in maniera clamorosa alla tornata 135, quando Mike Conway finisce a muro. Solo tre macchine mancavano all'appello in quel momento, quelle di Franchitti, Dixon e Rahal. È il momento decisivo della corsa. Franchitti, che ha condotto fino a quel momento, rischia di restare a secco e compie uno splash. I pit sono ancora chiusi, ed è tutto quello che gli è concesso fare. Deve rientrare anche per il cambio gomme poco dopo, mentre Dixon, che ha più margine, compie tutto in un'unica sosta e ne approfitta per passare in testa.

Al giro 154 si ritorna in regime di bandiera verde. La top-3 rimane invariata nonostante i doppiaggi, mentre Hideki Mutoh, più legge-

ro, recupera al quarto posto. Danica Patrick, quinta, precede Castroneves, Matos e Kanaan. Tutto si cristallizza, in attesa dell'ultimo stint. Per primo rientra il giapponese al giro 213: anche per lui sarà l'ultimo stop. Curioso come la Patrick possa contare su 11 giri in più: si ferma al passaggio 224. I doppiaggi intanto rendono difficile la vita a Dixon, che è costretto a fare gli straordinari per evitare il riavvicinamento del compagno di squadra.

Al giro 239 inizia l'ultima fase di pit anche per i piloti con la strategia più "regolare": Castroneves anticipa leggermente la sosta, così come Wheldon. Il brasiliano però va incontro alla stessa sorte del compagno di squadra, finendo contro le protezioni. La situazione è la stessa occorsa nella fase precedente, ed il pit-stop di Dixon è veloce quanto basta per restare davanti. Al re-start, il campione in carica sembra in grado di andarsene, e nonostante il traffico, mantiene un buon vantaggio sul compagno, centrando la terza vittoria dell'anno. Franchitti lo precede di un punto in classifica.

MOMENTO CLOU

Mike Conway finisce a muro al giro 135. Dario Franchitti non ha abbastanza carburante per attendere l'apertura della pitlane ed effettua un rabbocco volante. Dixon ringrazia e saluta...



Hideki Mutoh ha concluso in un'ottima quarta posizione dopo aver condotto nelle fasi iniziali grazie alla strategia

Servizi editoriali
per tutte le esigenze

INPAGINA

ON-LINE publishing

InPagina crea e gestisce italiaracing.net, la testata on-line che ha cambiato le regole dell'informazione sullo sport motoristico

EDITORIAL services

InPagina è in grado di fornire una vasta gamma di servizi editoriali, dalla semplice redazione alla fornitura di prodotti finiti

RACING pr service

Pacchetti di gestione PR dedicati a piloti e team InPagina è in grado di offrire contenuti di alto livello a costi accessibili

STORIE di sport

Lo sport vero, quello che emoziona e fa battere il cuore, raccontato da chi della passione ha fatto una scelta di vita



www.inpagina-bo.com

info@inpagina-bo.it



Adrian Valles taglia il traguardo

Valles segna per i Reds

di Antonio Caruccio

Vittoria inaugurale della seconda stagione Superleague per il Liverpool abilmente condotto da Adrian Valles. Il pilota spagnolo era scattato dalla seconda posizione alle spalle del Corinthians di Antonio Pizzonia, ma alla prima curva aveva dovuto cedere all'attacco di Craig Dolby, alfiere del Tottenham. Nella parte finale del tracciato Valles riesce a superare Dolby e riportarsi all'inseguimento di Pizzonia. La direzione gara al primo giro manda subito in pista la Safety Car per un incidente avvenuto al tornante Adelaide che vede il campione in carica Davide Rigon arrivare lungo in staccata e colpire nel posteriore l'Anderlecht di Yelmer Buurman. Entrambi si girano, ma la peggior l'avrà l'Olympiakos del pilota vicentino che non riuscirà a ripartire. Nello stretto imbuto di quella curva, finiscono in testacoda anche il Glasgow Rangers di John Martin ed il Porto guidato dal pilota di casa Tristan Gommendy. La corsa riparte al terzo giro col rientro ai box della vettura di sicurezza e Pizzonia allunga su Valles. Al terzo posto resta il Tottenham mentre Buurman, seppur venuto a

contatto con Rigon, riesce a mantenere il quarto posto grazie al "tappo" che si era formato al tornantino. Chi si è avvantaggiato è stato l'italiano Giorgio Pantano che dopo essere partito dalla sedicesima posizione, porta il Milan sino al quinto posto. Pizzonia ha qualche problema a contenere gli attacchi di Valles e al quinto passaggio il Liverpool prende il comando della gara che non lascerà fino alla bandiera a scacchi. La monoposto del Corinthians non è in condizioni perfette e alla sesta tornata è Dolby che prova a mettere le ruote del Tottenham davanti al club brasiliano, ma arriva lungo all'Adelaide e deve desistere.

Al nono passaggio Pizzonia entra in pit in contemporanea con Buurman che occupava il quarto posto: un problema alla posteriore destra del pilota brasiliano ex Formula 1 favorisce il sorpasso del pilota olandese. Nel corso della decima tornata anche Pantano effettua il suo pit stop superando Dolby. Al rientro in pista il Milan è in scia all'Anderlecht ma non riesce a portare il sorpasso, accodandosi a Buurman mantenendo la terza posizione. Il Liverpool prosegue solitario la

sua fuga al vertice con un pit-stop ritardato, effettuato al sedicesimo giro, che non impiccia le speranze di successo di Valles. Contemporaneamente al pit dello spagnolo arriva il sorpasso del Tottenham ai danni del Milan per la terza piazza, con Pantano che ha problemi di sovrasterzo. Sorpasso alla venticinquesima tornata di Enrique Bernoldi ai danni di Pedro Petiz, che porta così il Flamengo al settimo posto. Passato Pantano, Dolby si lancia all'inseguimento di Buurman per la piazza d'onore, con cui avrà numerosi spunti di duello, ma il Tottenham dovrà accontentarsi della medaglia di bronzo sotto la bandiera a scacchi. Sfortunato il Milan che al ventiseiesimo giro vede Pantano finire in testacoda alla Chateaux d'Eau regalando la quarta piazza al Corinthians. Per il campione in carica della GP2 i problemi non sono finiti perché proprio all'ultimo giro deve parcheggiare la sua Panoz nella via di fuga poco prima dalla bandiera a scacchi per un problema tecnico mentre Valles festeggia la vittoria davanti a Buurman, che ha ben recuperato dopo il contatto alla seconda curva, e Dolby.

L'ordine di arrivo di gara 1, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Liverpool - Hitech - Adrian Valles - 30 giri 45'57"400
- 2 - Anderlecht - Zakspeed - Yelmer Buurman - 6"298
- 3 - Tottenham - ADR - Craig Dolby - 7"237
- 4 - Corinthians - ADR 2 - Antonio Pizzonia - 16"958
- 5 - Galatasaray - Ultimate - Duncan Tappy - 27"801
- 6 - Flamengo - Delta/ADR - Enrique Bernoldi - 37"807
- 7 - Sporting Lisbona - Zakspeed - Pedro Petiz - 44"178
- 8 - Midtjylland - Hitech - Kasper Andersen - 55"903
- 9 - Al Ain - Ultimate - Miguel Molina - 1'03"281
- 10 - Basilea - GU Racing - Max Wissel - 1'03"907
- 11 - PSV Eindhoven - Azerti - Dominick Muermans - 1'26"555
- 12 - Milan - Azerti - Giorgio Pantano - 1 giro
- 13 - Lione - Epsilon Sport - Nelson Panciatici - 1 giro
- 14 - Atletico Madrid - ADR 2 - Ho-Pin Tung - 1 giro

Ritirati

- 17° giro - Roma - Azerti - Jonathan Kennard
- 8° giro - Porto - Hitech - Tristan Gommendy
- 1° giro - Glasgow Rangers - ADR - John Martin
- 0 giri - Olympiakos - GU Racing - Davide Rigon

Giro più veloce: Tottenham 1'27"284



Yelmer Buurman

MOMENTO CLOU

Al 5° giro Valles del Liverpool attacca con successo il brasiliano Pizzonia del Corinthians e si porta in testa divenendo il primo vincitore della stagione 2009



Il gruppo della Superleague Formula affronta la prima partenza dell'anno con la vettura del Corinthians in testa

Pantano e Rigon danno spettacolo

di Antonio Caruccio

Tripudio italiano nella campagna degli amati/odiati cugini francesi di Magny-Cours con Giorgio Pantano che vince la seconda manche della Superleague al suo esordio, precedendo Davide Rigon, campione uscente della categoria. Il vicentino che porta in gara i colori dell'Olympiakos scattava dalla pole position in virtù del completo ribaltamento della classifica di gara 1 che lo aveva visto ritirarsi al primo giro. Spenti i semafori è stata però la monoposto dell'australiano John Martin ad avere la meglio portando così i Glasgow Rangers in testa alla corsa. Sembrava tenere un buon passo la formazione scozzese, ma durante il pit stop avvenuto nel corso del nono giro si è rotto il martinetto anteriore che sosteneva la monoposto facendola rovinosamente sbattere in terra. Nelle fasi iniziali di gara era stato però eccezionale il recupero di Pantano che al secondo giro era già al quarto posto alle spalle di Jonathan Kennard. Nel corso della terza tornata il padovano superava la monoposto della Roma conquistando il podio virtuale alle spalle del corregionale Rigon. I due ingaggiavano una lotta a distanza col Milan che recupera decimi importanti su Rigon sino al sorpasso al giro cinque per il secondo posto virtuale, che varrà poi la vittoria sotto la bandiera a scacchi. I piloti protagonisti della prima manche arrancavano nelle retrovie col solo Craig Dolby che all'ottavo passaggio è già sesto dopo aver superato all'interno del tornante Adelaide, Miguel Molina che conduce la vettura dell'Al-Ain.

All'undicesimo giro i due leader della corsa Pantano e Rigon entravano ai box per il pit stop uscendo rispettivamente in quarta e sesta posizione. Al comando si portavano così Roma, Tottenham e la new entry Midtylland guidata da Kasper Andersen. Alla quattordicesima tornata entra ai box Dolby, leader dopo la sosta della Roma, lasciando così il comando a Pantano e Rigon, con il pilota vicentino che riusciva a recuperare ad ogni passaggio decimi importanti al padovano. Alla ventiduesima tornata

Rigon commetteva un errore arrivando lungo all'Adelaide lasciando un po' di respiro a Pantano, che però rifavorirà l'avvicinamento dell'Olympiakos quando al ventinovesimo passaggio taglia la curva 12. La gara però non vive negli ultimi due passaggi colpi di scena particolari col duo italiano che sotto la bandiera a scacchi ha preceduto il Basilea guidato dal giovane tedesco Max Wissel. Ai piedi del podio è positiva la prestazione del club arabo Al-Ain mentre i primi tre della prima manche occupano la quinta posizione l'Anderlecht, la sesta il Liverpool, e decimo il Tottenham.

Superfinale Valles si ripete

Adrian Valles e il Liverpool sono i primi vincitori della Super Finale della Superleague. Si tratta di una novità introdotta dagli organizzatori per la stagione 2009 che vede i piloti saliti sul podio prendere parte alla sfida finale che non attribuisce punti per il campionato ma offre importanti premi in denaro. Lo schieramento di partenza vedeva in pole il Liverpool, seguito da Milan, Anderlecht, Olympiakos, Tottenham e Basel. Non si è però schierata la monoposto di Craig Dolby per un problema al cambio, facendo così ripescare il Corinthians di Antonio Pizzonia. Al via dei nove minuti più un giro di corsa, Valles prende agevolmente il comando sul Milan di Pantano, mentre Rigon deve tenere sotto controllo Pizzonia, che però all'Adelaide porterà il Corinthians davanti all'Olympiakos per il quarto posto. La tornata successiva il pilota brasiliano ex Formula 1 infila nello stesso punto l'Anderlecht di Yelmer Buurman scalzandolo così dalla terza posizione. Rigon conferma i suoi problemi venendo sopravanzato anche dal compagno di squadra in seno al team GU Racing Max Wissel, alfiere del Basilea. A Valles vanno quindi 100.000 €, a Pantano 75.000 € e a Pizzonia 40.000 €. Prossimo appuntamento per la Superleague il 19 luglio sulla pista belga di Zolder.



Adrian Valles



MOMENTO CLOU

Pantano raggiunge al 5° passaggio Rigon e lo supera portandosi al secondo posto. Al 9° giro, Martin che si trova in testa alla corsa va per il pit-stop ma la rottura del artinetto anteriore che sostiene la vettura estromette il pilota del Glasgow dalla possibilità di mantenere il comando



*La grinta di Giorgio Pantano.
Sotto, Davide Rigon*



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Milan - Azerti - Giorgio Pantano – 31 giri 46'57"511
- 2 - Olympiakos - GU Racing - Davide Rigon – 2"273
- 3 - Basilea - GU Racing - Max Wissel – 11"372
- 4 - Al Ain - Ultimate – Miguel Molina – 15"455
- 5 - Anderlecht - Zakspeed – Yelmer Buurman – 17"987
- 6 - Liverpool - Hitech - Adrian Valles – 18"811
- 7 - Porto - Hitech - Tristan Gommendy – 19"759
- 8 - Flamengo - Delta/ADR - Enrique Bernoldi – 21"741
- 9 - Corinthians – ADR 2 - Antonio Pizzonia – 21"998
- 10 - Tottenham - ADR - Craig Dolby – 23"594
- 11 - Galatasaray - Ultimate – Duncan Tappy – 31"831
- 12 - Atletico Madrid – ADR 2 – Ho-Pin Tung – 1'08"911
- 13 - Lione - Epsilon Sport - Nelson Panciatici – 1'26"911

Ritirati

- 28° giro - Roma - Azerti - Jonathan Kennard
- 17° giro - Midtjylland - Hitech - Kasper Andersen
- 16° giro - Glasgow Rangers - ADR - John Martin
- 6° giro - Sporting Lisbona - Zakspeed - Pedro Petiz
- 0 giri - PSV Eindhoven - Azerti - Dominick Muermans

Giro più veloce: Corinthians 1'28"120

L'ordine di arrivo Superfinale, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Liverpool - Hitech - Adrian Valles – 8 giri 11'49"172
- 2 - Milan - Azerti - Giorgio Pantano – 4"813
- 3 - Corinthians – ADR 2 - Antonio Pizzonia – 6"774
- 4 - Anderlecht - Zakspeed – Yelmer Buurman – 9"402
- 5 - Basilea - GU Racing - Max Wissel – 24"385
- 6 - Olympiakos - GU Racing - Davide Rigon – 26"246

Giro più veloce: Liverpool 1'28"245

Bentornato Bonanomi



**Bonanomi prende la leadership
allo start di gara 1, e si invola
verso la prima vittoria stagionale**

Foto Speedy

Marco Bonanomi ha vinto la sua prima gara stagionale nell'Euroseries 3000 a Magny-Cours e al termine del weekend francese si trova a condurre la classifica del campionato. L'alfiere del Bull Racing di Ernesto Catella, partito in prima fila accanto a Fabrizio Crestani che scattava in pole, ha avuto alla fine la meglio sul veneto del team TP Formula, che in Francia ha conquistato il posto d'onore. Sul terzo gradino del podio è salito l'inglese Will Bratt, in rappresentanza del team spagnolo dell'ex pilota di F.1 Emilio de Villota. Mentre tra i primi due classificati il divario è stato mini-

mo (626 millesimi), Bratt ha accusato un distacco dal vincitore di 3"8. A ridosso del primo podio francese sono finiti il neozelandese Earl Bamber (TP Formula), Fabio Onidi (FMSI) e Ben Hanley (FMSI). Primi punti in campionato anche per i nostri Marcello Puglisi (Durango) e Michael Dalle Stelle (Lazarus). Ben Hanley è invece il vincitore della seconda gara di Magny-Cours del campionato Euroseries 3000. Il ventiquattrenne pilota inglese ha preceduto sotto la bandiera a scacchi il compagno di squadra in seno al team FMSI Fabio Onidi, leader della corsa nelle prime cinque tornate nonché autore del giro veloce in gara. Completa il podio il

lombardo Marcello Puglisi, che regala al team Durango un podio nel rientro in Euroseries. Earl Bamber, esordiente neozelandese del team TP Formula conquista la quarta posizione precedendo il vincitore della prima manche, Marco Bonanomi. Per la prima volta nel 2009 raggiunge la zona punti, completandola, il venezuelano ex GP2 Asia Rodolfo Gonzalez. Ritirato nel corso del primo passaggio il poleman della seconda manche, Michael Dalle Stelle a causa di un testacoda e del conseguente contatto con Fabrizio Crestani, che non è riuscito a difendere la propria leadership a favore di Bonanomi.



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Marco Bonanomi - Bull Racing - 16 giri 23'44"331
- 2 - Fabrizio Crestani - TP Formula - 0"626
- 3 - Will Bratt - De Villota - 3"832
- 4 - Earl Bamber - TP Formula - 12"110
- 5 - Fabio Onidi - FMSI - 13"230
- 6 - Ben Hanley - FMSI - 15"634
- 7 - Marcello Puglisi - Durango - 41"263
- 8 - Michael Dalle Stelle - Lazarus - 41"573
- 9 - Juan Carlos Sistos - Bull Racing - 47"242
- 10 - Rodolfo Gonzales - FMSI - 1 giro

Giro più veloce: Fabrizio Crestani 1'28"172

Ritirato

0 giri - Francesco Dracone

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Ben Hanley - FMSI - 21 giri 35'52"208
- 2 - Fabio Onidi - FMSI - 0"910
- 3 - Marcello Puglisi - Durango - 8"814
- 4 - Earl Bamber - TP Formula - 9"366
- 5 - Marco Bonanomi - Bull Racing - 11"668
- 6 - Rodolfo Gonzales - FMSI - 36"170
- 7 - Will Bratt - De Villota - 7 giri
- 8 - Francesco Dracone - Emmebi - 8 giri

Ritirati

- 4° giro - Juan Carlos Sistos
1° giro - Fabrizio Crestani
1° giro - Michael Dalle Stelle

Giro più veloce: Fabio Onidi 1'29"318

Il campionato

1. Bonanomi 21; 2. Crestani 20; 3. Onidi 18; 4. Bratt 12;
5. Maldonado 10.

Sopra, i resti della vettura di Crestani, dopo essere stata investita dalla monoposto di Dalle Stelle.

Al debutto in Euroseries, Ben Hanley, a sinistra, ha conquistato il successo in gara 2.

Sotto, lo start di gara 2 con Puglisi e Dalle Stelle in lotta alla prima curva



Un nome solo: Hegewald

di Massimo Costa

Dominio totale di Tobias Hegewald nella terza prova della Formula 2 a Spa. Il tedesco è stato il più veloce nei due turni di prove libere, nelle due qualifiche ed ha vinto le due corse.

In gara 1, il tedesco ha sempre occupato la testa precedendo sul traguardo Andy Soucek (poi penalizzato) e Milos Pavlovic. L'unico momento di difficoltà, Hegewald lo ha incontrato al rientro della safety-car, intervenuta per permettere ai commissari di togliere dal rettilineo di partenza le vetture di Robert Wickens (rimasto fermo al via per rottura della frizione) e Jason Moore (che ha urtato il canadese). Al restart, Soucek ha attaccato Hegewald, ma ha perso la linea ideale ed è uscito di pista. Rientrando, lo spagnolo ha quasi urtato Julien Jousse, che nella manovra ha perso anche una posizione a vantaggio di Milos Pavlovic. "Mi scuso con Jousse", ha poi detto sportivamente Soucek, che poi verrà penalizzato di 10" retrocedendo così al quarto posto. A quel punto, Hegewald ha guadagnato i metri necessari per fare una corsa solitaria, Soucek si è assestato al secondo posto guadagnando anche la testa del campionato. C'è invece stata una lunga bagarre tra Pavlovic e Jousse, col serbo che ha rintuzzato bene ogni tentativo del francese. Per Pavlovic, un terzo posto importante che lo ripaga delle disavventure avute a Valencia e Brno. Buona gara per gli inglesi Jack Clarke e Tom Gladdis, rispettivamente quinto e sesto, che fino ad ora non avevano raccolto molto nel campionato.

Ancora una volta, Edoardo Piscopo si è reso protagonista di una gran rimonta. Diciannovesimo in griglia di partenza, il romano ha recuperato a testa bassa concludendo ottavo. Jonathan Palmer, l'organizzatore della categoria, lo ha definito l'animatore della F.2. Ma questo nomignolo va assegnato anche a Mirko Bortolotti, che come Piscopo ha prodotto una rimonta notevole. Ventiduesimo sullo schieramento dopo le disavventure col cambio, il trentino della Red Bull ha terminato nono. Peccato che non abbia incassato punti. Bortolotti finalmente non ha incontrato problemi ed ha potuto dare sfogo alla sua rabbia: "E' stata una bella gara, ma ancora non ho tratto il meglio dalla macchina", ha detto Bortolotti, che in queste ore con il proprio ingegnere, causa i pochi chilometri percorsi nelle libere, sta cercando di trovare il set-up perfetto. Bravo anche Nicola De Marco, che da ultimo ha concluso tredicesimo dopo aver saltato prove libere e qualifica 1 per gli esami di scuola. Bella prova di Pietro Gandolfi, quattordicesimo. Pro-

blemi tecnici hanno fermato Carlos Iaconelli, un contatto ha eliminato Alex Brundle, che era stato la rivelazione della qualifica. Henry Surtees era buon quinto quando all'ultimo giro ha dovuto rallentare per noie meccaniche. Va ricordato che in qualifica 2, l'inglese era uscito di pista danneggiando l'anteriore della sua Williams, riparata in gran fretta per la gara.

Gara 2

In gara 2 Hegewald si è ripetuto con autorità, non trovando opposizione nei suoi rivali. Tobias è andato in testa dalla posizione del poleman e ci è rimasto fino al traguardo. Gara noiosa, con le posizioni stabilite praticamente alla prima curva. Dietro ad Hegewald ha concluso Andy Soucek, secondo e leader del campionato. Terzo Robert Wickens poi Milos Pavlovic, protagonista dell'unico sorpasso tra i primi della classifica. Il serbo ha superato Alex Brundle guadagnando così il quarto posto davanti al figlio dell'ex pilota di F.1. Beffardo il nono posto, il secondo in due giorni, per Mirko Bortolotti, che a



Tobias Hegewald

Spa non ha potuto incassare neanche un punto. Solite belle rimonte per Nicola De Marco, undicesimo, ed Edoardo Piscopo, quattordicesimo il quale ha trovato nell'ostica Natacha Gachnang un ostacolo insuperabile. Al traguardo anche Pietro Gandolfi, che ha chiuso l'ordine di arrivo. Dopo i bei risultati di Brno, i nostri piloti sono stati condizionati da problemi meccanici, che si stanno estendendo a macchia. L'affidabilità delle vetture inizia ad essere un serio problema in F.2.

Bortolotti con Palmer



Moore dopo



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Tobias Hegewald - 11 giri 25'59"481
- 2 - Milos Pavlovic - 7"896
- 3 - Julien Jousse - 8"619
- 4 - Andy Soucek - 14"149 *
- 5 - Jack Clarke - 19"406
- 6 - Tom Gladdis - 19"955
- 7 - Henri Karjalainen - 21"720
- 8 - Edoardo Piscopo - 27"003
- 9 - Mirko Bortolotti - 34"193
- 10 - Kazimieras Vasiliauskas - 36"390
- 11 - Natacha Gachnang - 43"088
- 12 - German Sanchez - 43"641
- 13 - Nicola De Marco - 44"839
- 14 - Pietro Gandolfi - 1'04"711
- 15 - Henry Surtees - 1'11"026
- 16 - Joylon Palmer - 2'01"189
- 17 - Sebastian Hohenthal - 1 giro
- 18 - Mikhail Aleshin - 1 giro

Penalizzato di 10" per comportamento scorretto

Giro più veloce: Tobias Hegewald 2'09"812

Ritirati

- 4° giro - Philipp Eng
- 2° giro - Alex Brundle
- 1° giro - Carlos Iaconelli
- 0 giri - Robert Wickens
- 0 giri - Jason Moore
- 0 giri - Jens Hoing

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Tobias Hegewald - 15 giri 33'04"856
- 2 - Andy Soucek - 6"855
- 3 - Robert Wickens - 8"878
- 4 - Milos Pavlovic - 14"977
- 5 - Alex Brundle - 17"638
- 6 - Julien Jousse - 18"158
- 7 - Kazimieras Vasiliauskas - 19"601
- 8 - Mikhail Aleshin - 20"451
- 9 - Mirko Bortolotti - 21"111
- 10 - Carlos Iaconelli - 27"803
- 11 - Nicola De Marco - 29"911
- 12 - Sebastian Hohenthal - 37"199
- 13 - Natacha Gachnang - 43"046
- 14 - Edoardo Piscopo - 43"546
- 15 - Henri Karjalainen - 44"082
- 16 - Jens Hoing - 50"628
- 17 - Pietro Gandolfi - 1'04"634

Giro più veloce: 2'11"012

Ritirati

- 11° giro - German Sanchez
- 8° giro - Philipp Eng
- 4° giro - Henry Surtees
- 4° giro - Armaan Ebrahim
- 0 giri - Joylon Palmer
- 0 giri - Jack Clarke

Il campionato

1. Soucek 28; 2. Wickens 26; 3. Jousse 25; 4. Hegewald 22; 5. Bortolotti 21; 6. Aleshin, Pavlovic 17; 8. Eng 12; 9. De Marco, Piscopo 10.



Edoardo Piscopo



avere centrato Wickens rimasto fermo al via di gara 1

I resti della vettura di Aleshin dopo le prove libere





Bianchi leader, ma quante o

Vittoria di Jules Bianchi nella prima gara del Norisring della F.3 Euro Series. Interrotta per pioggia, la corsa ha avuto nel francese del team ART il protagonista assoluto. Bianchi ha preso il comando al 7° giro, al restart da una situazione di safety-car per un incidente che ha coinvolto cinque piloti: Mika Maki, Tiago Geronimi, Christopher Zanella, Johan Jokinen e Brendon Hartley, il quale ha tamponato Valtteri Bottas innescando il mucchio. Bianchi ha poi spinto con decisione lasciando il rookie Sims a duellare con Stefano Coletti. Il monegasco del team Prema le ha provate tutte per avere ragione dell'inglese, ma questi è stato bravo a tenere la seconda piazza. Miglior piazzamento stagionale per Esteban Gutierrez, quarto davanti a Roberto Merhi e Christian Vietoris, salito prepotentemente dal 14° al 6° posto finale. Dalla pole per gara 2 partirà Sam Bird che

all'8° giro ha passato Henki Waldschmidt. L'olandese ha eliminato Matteo Chinosi al 10° giro; l'italiano stava conducendo un'ottima gara occupando la settima piazza. Ancora una prova sfortunata per Andrea Caldarelli: per un problema elettrico non si è mosso per il giro di ricognizione ed è stato spinto in pitlane da dove è ripartito con una tornata di ritardo. Adrien Tambay ha gettato al vento l'occasione di partire dalla seconda fila muovendosi anticipatamente e becandosi un drive through.

Gara 2

Primo nella gara 2 di Lausitzring, primo nella seconda corsa di Norisring. La griglia invertita giova a Christian Vietoris, anche se questa volta deve ringraziare i suoi compagni di squadra (Mücke) Alexander Sims e Sam Bird che si sono urtati dopo essere partiti dalla prima fila. Vietoris ha poi superato Roberto Merhi

conquistando la leadership della gara. Merhi è stato superato dal duo francese Vernay-Bianchi, con quest'ultimo ottimamente risalito dall'undicesima posizione dopo un avvio complicato dalla quarta fila. Bianchi ha anche superato a tre giri dal traguardo Vernay, ma poi ha commesso un piccolo errore che ha permesso al pilota della Signature di passare. Bianchi ha commesso altri errori che gli hanno fatto perdere il terzo posto a vantaggio di Mika Maki. Ma il finlandese è poi stato penalizzato per un sorpasso compiuto con bandiera gialla. Bella prova di Atte Mustonen, quarto davanti a Tiago Geronimi a dir poco strepitoso essendo partito dall'ultima fila. Qualche errore di troppo per Merhi, che ha concluso ottavo fuori dai punti. Bene Matteo Chinosi, nono, purtroppo ritirato Andrea Caldarelli. Buon decimo posto di Cesar Ramos che cancella un difficile inizio di stagione



Gara interrotta: niente mezzo punteggio

Succedono cose strane nella F.3 Euro Series. La prima gara è stata interrotta per pioggia prima del dovuto, al 25° giro. Non è quindi stato coperto il 75 per cento della distanza necessaria per assegnare il punteggio pieno. Perché ciò si verificasse, dovevano essere percorsi 27 giri. Nonostante ciò, gli organizzatori hanno ritenuto di distribuire pieno punteggio agli otto classificati. Un errore?



Christian Vietoris festeggia il successo in gara 2

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 20 giri 32'03"917
- 2 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 0"483
- 3 - Stefano Coletti (Dallara-Mercedes) - Prema - 0"954 - Escluso dal weekend
- 4 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 1"427
- 5 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 2"105
- 6 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2"690
- 7 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 3"343
- 8 - Sam Bird (Dallara-Mercedes) - Mucke - 3"888
- 9 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 4"837
- 10 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 5"371
- 11 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 5"979
- 12 - Valtteri Bottas (Dallara-Mercedes) - ART - 6"343
- 13 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 6"674
- 14 - Pedro Enrique (Dallara-Mercedes) - Manor - 8"760
- 15 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 9"123
- 16 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 10"393
- 17 - Johnny Cecotto (Dallara-Mercedes) - HBR - 12"571
- 18 - Kevin Mirocha (Dallara-Mercedes) - HBR - 14"678
- 19 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 16"579
- 20 - Nick Tandy (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 17"002
- 21 - Andrea Caldarelli (Dallara-Mercedes) - ART - 1 giro

Giro più veloce: Valtteri Bottas 49"443

Ritirati

- 10° giro - Matteo Chinosi
- 0 giri - Tiago Geronimi
- 0 giri - Christopher Zanella
- 0 giri - Johan Jokinen
- 0 giri - Brendon Hartley
- 0 giri - Mika Maki

NB: L'esclusione dal weekend di Coletti non ha comportato l'avanzamento in classifica dei piloti che hanno concluso gara 1 alle sue spalle

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Christian Vietoris (Dallara-Mercedes) - Mucke - 44 giri 40'44"425
- 2 - Jean Karl Vernay (Dallara-Volkswagen) - Signature - 3"740
- 3 - Jules Bianchi (Dallara-Mercedes) - ART - 4"374
- 4 - Atte Mustonen (Dallara-Mercedes) - Motopark - 4"924
- 5 - Tiago Geronimi (Dallara-Volkswagen) - Signature - 5"687
- 6 - Henki Waldschmidt (Dallara-Mercedes) - SG - 6"363
- 7 - Adrien Tambay (Dallara-Mercedes) - ART - 6"459
- 8 - Roberto Merhi (Dallara-Mercedes) - Manor - 6"830
- 9 - Matteo Chinosi (Dallara-Mercedes) - Prema - 7"286
- 10 - Cesar Ramos (Dallara-Mercedes) - Manor - 8"733
- 11 - Brendon Hartley (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 9"694
- 12 - Esteban Gutierrez (Dallara-Mercedes) - ART - 9"737
- 13 - Kevin Mirocha (Dallara-Mercedes) - HBR - 12"448
- 14 - Johan Jokinen (Dallara-Volkswagen) - Kolles Heinz - 13"258
- 15 - Mika Maki (Dallara-Volkswagen) - Signature - 34"306
- 16 - Alexander Sims (Dallara-Mercedes) - Mucke - 1 giro
- 17 - Marco Wittmann (Dallara-Mercedes) - Mucke - 2 giri
- 18 - Jake Rosenzweig (Dallara-Volkswagen) - Carlin - 3 giri
- 19 - Basil Shaaban (Dallara-Mercedes) - Prema - 4 giri

Giro più veloce: Jean Karl Vernay 49"352

Ritirati

- 37° giro - Pedro Enrique
- 21° giro - Nick Tandy
- 7° giro - Valtteri Bottas
- 5° giro - Christopher Zanella
- 4° giro - Sam Bird
- 4° giro - Andrea Caldarelli
- 3° giro - Johnny Cecotto

Il campionato

- 1. Bianchi 32; 2. Vietoris 23; 3. Vernay 22; 4. Merhi 20; 5. Bird 17; 6. Coletti 12; 7. Sims, Bottas, Maki 9; 10. Hartley 8.

Jules Bianchi comanda il gruppo mentre la pioggia inizia a scendere. Sotto, il francese sul podio

ombree...

Jules nuovo Materazzi Coletti come Zidane

Spiacevole epilogo di gara 1 al Norisring nella F.3 Euro Series. Scesi dalle loro monoposto, Jules Bianchi e Stefano Coletti sono entrati in contatto. Il francese, novello Materazzi, ha ripetutamente insultato il monegasco, ma non per fatti accaduti a Norimberga (i due piloti erano distanti), bensì per quanto accaduto nel Master di Zandvoort. Bianchi infatti, pare ritenga colpevole Coletti e il team Prema della penalizzazione ricevuta in Olanda, che lo aveva privato della pole. Cosa non vera, come appurato: infatti Bianchi è stato punito a Zandvoort per decisione dei commissari sportivi e non per pressioni o reclami ricevuti. Coletti ha reagito malamente alle pesanti affermazioni e provocazioni di Bianchi, il quale per tre volte avrebbe urlato figlio di di..., colpendolo con una sberla al volto. La reazione di Bianchi è stata esagerata, come quei calciatori che stramazzano a terra dopo una gomitata. La scena non è passata inosservata. Dopo una riunione, i commissari sportivi della F.3 Euro Series hanno deciso di escludere Coletti dall'intero weekend del Norisring, privandolo così del terzo posto acquisito in gara 1. Una decisione pesante: Coletti andava giustamente espulso con il cartellino rosso, ma a nostro avviso impedendogli di partecipare alla seconda corsa, non togliendogli il risultato conseguito nella prima gara. Un buon arbitro, non avrebbe risparmiato inoltre un cartellino giallo a Bianchi.



“Che errore impero

Aspettavo la gara del Norisring con la speranza di far punti importanti, in ottica campionato, dopo la battuta d'arresto del Lausitzring che vi ho raccontato qualche settimana or sono. Tra le altre cose, avevamo provato, in occasione dei test collettivi di Magny-Cours, una serie di soluzioni tecniche che avevano soddisfatto tutti noi in Prema e questa circostanza aveva alimentato la speranza di tornare dal week end tedesco con punti pesanti.

Devo dire la verità: tutte le nostre sensazioni erano corrette in quanto la pole position mi è sfuggita davvero per un soffio, complice il solito circuito bagnato che si asciugava progressivamente, favorendo i piloti che sono transitati sul traguardo dopo di me. Comunque il quinto posto in griglia non era

affatto male ed il terzo posto in gara uno mi avrebbe consentito di partire bene anche per gara 2. In quel preciso momento, però, è successa una cosa che ha influito fortemente sul mio week end ed influirà molto anche sul campionato degli altri piloti. Consentitemi però di lasciare ora questo argomento, per riprenderlo dopo.

Dovete sapere che la macchina che mi aveva consegnato il team Prema volava letteralmente sul tracciato tedesco, che richiede un assetto molto particolare con una guida che predilige le alte velocità, in presenza di pochissimo carico aerodinamico. A metà gara avevo la chiara sensazione di poter raggiungere e superare i miei avversari. Questo era confermato dai tempi che riuscivo ad ottenere e dal fatto che lo spazio che mi divi-

deva da coloro che mi precedevano diminuiva giro dopo giro.

In quel momento un vero e proprio nubifragio si è abbattuto sulla pista di Norimberga, tanto violento da indurre la direzione ad interrompere subito la gara con bandiera rossa, perché l'asfalto era diventato improvvisamente impraticabile e non c'erano i requisiti di sicurezza minimi per poter continuare. Come detto, ero certo di poter vincere e mi sono messo subito a far calcoli per la gara del giorno dopo, parzialmente soddisfatto dal terzo posto. Scendendo dal podio, come ho fatto, anzi, abbiamo fatto negli ultimi 8 anni, ho scherzato con Bianchi dicendogli che aveva avuto “culo”, per il fatto che la gara era stata interrotta parecchio prima della fine impedendomi, di fatto, di raggiunger-

Il diario di Stefano Coletti



donabile”

lo e superarlo. Non so proprio quale sia stata la ragione che lo ha indotto ad insultarmi in una maniera assolutamente fuori luogo; forse la tensione della gara e l'adrenalina che tutti noi abbiamo in corpo al termine delle corse, anche se da anni ci prendiamo sportivamente in giro e soprattutto ci rispettavamo. Comunque dopo 5 minuti di provocazioni molto pesanti, ha iniziato ad insultare la mia famiglia e mia mamma ed io ho reagito come mai avrei dovuto fare, dandogli una sonora sberla in faccia, pur di farlo tacere. Immaginate quale occasione migliore avrebbe mai potuto avere per danneggiarmi sul piano sportivo. Ad un certo punto ho temuto che si facesse ricoverare... per una sberla.

Devo delle scuse a tutti per quello che ho

fatto; delle scuse perché i commissari sportivi mi hanno tolto i punti della gara che avevo appena concluso e mi hanno giustamente impedito di prendere parte a quella della domenica. Ho messo in imbarazzo l'organizzazione, il mio team e tutti quelli che lavorano per mettermi in condizioni di vincere e di poca consolazione sono state le manifestazioni di stima e solidarietà che ho ricevuto praticamente da tutto il paddock. Purtroppo, rimane il fatto che torno da Norisring con uno sconsolante zero in classifica e solo questo conta per il mio presente e per il mio futuro.

Ora la strada si fa in salita, ma riprendendo il discorso che avevo interrotto prima, la mia determinazione e quella della Prema sono aumentate in maniera esponenziale, oltre

ogni misura. Voglio, anzi, devo vincere già dalla prossima gara di Zandvoort in Olanda e non mi posso più permettere calcoli ed equazioni. Ecco perché, scrivo prima, questo episodio influirà sul campionato dei miei avversari oltre che sul mio, perché adesso voglio tutto e farò di tutto per ottenerlo. Chiudo dicendo che ho capito due cose in questo fine settimana: la prima è che esistono maniere molto subdole, a me sconosciute, ma molto efficaci di combattere per la vittoria e la seconda che, la prossima volta che riceverò degli insulti di quella gravità, mi metterò ad urlare con voce di due toni più alta della mia: "Brutto cattivaccio non si dicono queste parole brutte, guarda che lo dico alla maestra..."

E comunque scusate ancora !!!



Il via di gara 1

Mendez si conferma

di Massimo Costa

Vittoria di forza di Bruno Mendez nella prima gara di Spa della European F3 Open. Lo spagnolo del team Campos si è reso autore di una grande partenza della seconda fila, che lo ha portato subito in testa sopravanzando Celso Miguez (poleman) e Samuele Buttarelli. Mendez è poi stato attaccato da Miguez, il quale ha cercato di intimidire il rivale. Una manovra come tante, ma la direzione gara ha ritenuto di intervenire affibbiando un drive through al pilota del team Drivex. Miguez ha poi recuperato in fretta acchiappando con i denti il sesto posto che gli è valsa nuovamente la prima posizione in griglia di partenza per gara 2. Dopo la penalizzazione inflitta a Miguez, Mendez ha avuto vita facile vincendo con 3"3 sull'ottimo Carlos Munoz, al debutto con il tam Porteiro, anch'esso alla prima uscita nella categoria. Il colombiano ha preceduto Callum MacLeod, salito sul terzo gradino del podio conducendo una Dallara 306 del team West Tec. Buttarelli teneva saldamente la seconda posizione dopo la penalità scontata da Miguez, ma ha commesso un errore e si è insabbiato. Kevin Ceccon della RP Motorsport ha terminato nono dopo una gara di attacco, il suo compagno David Fumanelli ha chiuso tredicesimo. Ricordiamo che a questa prova non si è presentato

Stefano Bizzarri. Jesse Krohn, che era in seconda fila, non è partito per il giro ricognizione e da ultimo ha recuperato fino al 12° posto.

Corsa aggressiva e vincente di Jonathan Legris nella seconda prova. Il pilota inglese del team De Villota, settimo in griglia di partenza, si è fatto largo con decisione fin dalla prima curva. Legris dopo tre giri era già terzo mentre al comando Celso Miguez comandava con sicurezza davanti ad Augusto Scalbi. Legris ha però iniziato ad infastidire l'argentino. Il loro duello è stato appassionante e si è protratto per due tornate finché al 5° passaggio l'inglese ha conquistato la seconda posizione. Dietro di loro intanto, risaliva bene anche Bruno Mendez, quarto dopo aver scavalcato Callum MacLeod. Legris è parso incontenibile ed ha raggiunto in fretta Miguez infilandolo senza pietà al 6° giro. Scalbi non è riuscito a prendere il duo di testa, anzi, è stato raggiunto da Mendez. Lo spagnolo leader del campionato ha attaccato Scalbi a Les Combes, l'argentino ha tentato di resistere all'esterno ma è finito nell'erba girandosi. Miguez intanto sembrava non volere la seconda piazza e fino all'ultima curva è stato l'ombra di Legris. Kevin Ceccon ha salvato il tricolore con il decimo posto. Più indietro David Fumanelli e Samuele Buttarelli, protagonista di un testacoda dopo essere stato urtato da Tonio Fernandez.

Kevin Ceccon





il leader



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Bruno Mendez - Campos - 12 giri 28'18"871
- 2 - Carlos Munoz - Porteiro - 3"131
- 3 - Callum MacLeod - West Tec - 9"830
- 4 - Augusto Scalbi - GTA - 11"571
- 5 - Sergio Canamasas - De Villota - 12"262
- 6 - Celso Miguez - Drivex - 12"506
- 7 - Jonathan Legris - De Villota - 14"098
- 8 - Jose Luis Abadin - Drivex - 19"257
- 9 - Kevin Ceccon - RP - 19"880
- 10 - Nil Montserrat - Hache - 21"619
- 11 - Tonio Fernandez - Hache - 25"280
- 12 - Jesse Krohn - RP - 27"666
- 13 - David Fumanelli - RP - 29"548
- 14 - Kristijan Einar - West Tec - 30"312
- 15 - Adrian Campos - Campos - 31"265
- 16 - Cristian Ebbesvik - West Tec - 42"174
- 17 - Edgar Fernandez - Hache - 42"432
- 18 - Bruno Palli - Campos - 43"317
- 19 - Noel Jammal - De Villota - 1'09"257
- 20 - Carmen Jorda - GTA - 1'20"798
- 21 - Biagio Bulnes - RP - 1'40"742

Giro più veloce: Tonio Fernandez 2'20"135

Ritirati

6° giro - Samuele Buttarelli



L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Jonathan Legris (Dallara 308) - De Villota - 12 giri 28'04"656
- 2 - Celso Miguez (Dallara 308) - Drivex - 0"320
- 3 - Bruno Mendez (Dallara 308) - Campos - 6"832
- 4 - Callum MacLeod (Dallara 306) - West Tec - 10"490
- 5 - Carlos Munoz (Dallara 308) - Porteiro - 12"009
- 6 - Adrian Campos (Dallara 308) - Campos - 12"174
- 7 - Sergio Canamasas (Dallara 308) - De Villota - 17"525
- 8 - Cristian Ebbesvik (Dallara 308) - West Tec - 21"205
- 9 - Nil Montserrat (Dallara 306) - Hache - 24"626
- 10 - Kevin Ceccon (Dallara 308) - RP - 30"079
- 11 - Jose Luis Abadin (Dallara 306) - Drivex - 33"739
- 12 - David Fumanelli (Dallara 308) - RP - 35"183
- 13 - Bruno Palli (Dallara 306) - Campos - 36"842
- 14 - Kristijan Einar (Dallara 306) - West Tec - 38"566
- 15 - Carmen Jorda (Dallara 306) - Campos - 39"564
- 16 - Samuele Buttarelli (Dallara 308) - De Villota - 44"592
- 17 - Tonio Fernandez (Dallara 306) - Hache - 49"549
- 18 - Noel Jammal (Dallara 306) - De Villota - 1'14"012
- 19 - Biagio Bulnes (Dallara 306) - RP - 1'15"868
- 20 - Edgar Fernandez (Dallara 306) - Hache - 1 giro

Giro più veloce: Jonathan Legris 2'19"200

Ritirati

8° giro - Augusto Scalbi
4° giro - Jesse Krohn

Attacco respinto

È stata festa grande per tutto il clan BVM Target dopo la vittoria ottenuta al Mugello da Daniel Zampieri: terzo successo in sei gare disputate



Dario Lucchese

BVM Target e Lucidi al "top". Nella F.3 italiana sono le squadre storicamente legate alla serie tricolore a farla da padrone, almeno in questa prima parte della stagione, rispettivamente con Daniel Zampieri e Sergio Campana, primo e secondo nella classifica generale dopo i primi tre doppi round del calendario. Chi si attendeva un dominio incontrastato di Prema, quasi sempre davanti nei test invernali e adesso in evidenza con lo spagnolo Campos Hull, vittorioso a Magione, ed RC Motorsport è stato infatti fino a questo momento smentito. Un fenomeno che la dice tutta sulla qualità di un campionato sempre in crescita. Cancellato ogni dubbio relativo alla mono-motorizzazione Fiat Powertrain Technology introdotta all'inizio del 2008, si può finalmente affermare che la categoria sta cominciando a prendere quota. Almeno dal punto di vista numerico, con un tetto massimo di 18 vetture al via. Ma anche per ciò che riguarda il livello qualitativo che, negli ultimi due lustri, aveva toccato praticamente il fondo. Eppure, proprio in questi anni, in Italia c'è chi ha lavorato bene. Tanto da contrastare all'inizio del 2009 le due squadre date in senso assoluto per favorite: Prema ed Rc Motorsport appunto. Tutto a vantaggio dello spettacolo

e del confronto tecnico che la F.3 italiana sembra avere riacquisito, avvicinandosi ad uno standard più "europeo". A proposito della BVM Target, tre volte a centro proprio con Zampieri, non si può certamente ignorare l'esperienza acquisita in campo internazionale. Ma resta il fatto che la compagine ravennate ha dato prova, così come la squadra del marchigiano Gabriele Lucidi, di essere all'altezza di una concorrenza di primo piano. Un quadro generale in cui si è ritagliato il suo spazio anche il Team Ghinzani, tre volte sul podio con il giovane Marco Zipoli. Capito a parte merita invece l'Alan Racing, che ha scommesso in maniera intelligente sulla Mygale, tenendo inoltre tra le sue file una "vecchia volpe" come il messicano Pablo Sanchez Lopez che di chilometri, nonostante i suoi 19 anni compiuti lo scorso febbraio, ne ha già macinati parecchi tra Formula Master, World Series by Renault e la stessa F.3 italiana in cui aveva debuttato nel 2007 dimostrando immediatamente di avere un eccellente potenziale. Chi pare invece avere sofferto di questa crescita dal punto di vista tecnico ed agonistico è il team Corbetta, un po' in affanno a tenere il passo degli avversari. Un ulteriore verdetto è atteso tra appena tre settimane: l'appuntamento è sulla pista di Misano, dove BVM Target e Lucidi giocheranno ancora "in casa".

Vittorie

BVM Target – 3

Lucidi – 1

RC Motorsport – 1

Prema – 1

Pole

BVM Target – 2

Lucidi – 1

Il campionato

1.Zampieri 78 punti; 2.Campana 70; 3.Campos-Hull 63; 4.Zipoli 61; 5.Sanchez 52; 6.Castellacci 36; 7.Kamitsakis 23; 8.Prandi 10; 9.Nava 9; 10.Cicatelli 8; 11.Cinti e Ceccon 7; 13.Liberati e Richelmi 4; 15.Comi e F.Glorioso 2; 17.Cicognani e Faccin 1.





*Sopra, Marco Zipoli portacolori del team Ghinzani.
A destra, Sergio Campana secondo in campionato con la monoposto del team Lucidi*



Bortolotti e De Marco salvano il tricolore

Quanto è valido oggi il “prodotto” F3 italiana nell’ambito delle varie serie internazionali? Se negli “anni bui” del campionato l’assenza dei talenti da esportare nelle categorie superiori ha rappresentato una triste realtà, sotto questo specifico aspetto un primo segnale di ripresa ci è stato dato dai risultati ottenuti ad inizio stagione da Mirko Bortolotti e Nicola De Marco in Formula 2. Sia il trentino, nel 2008 vincitore del titolo tricolore, che il pordenonese provengono dalla “scuola” del team Lucidi. La F3 italiana sembra essere insomma pronta ad un ricambio generazionale. Tra i nuovi nomi ci sono “in primis” quelli di Daniel Zampieri e Sergio Campana, entrambi cresciuti nella Formula Renault 2.0 Italia ed i quali nella serie cadetta hanno trovato un naturale proseguimento che potrebbe dare una svolta definitiva alla loro carriera. Discorso simile per lo spagnolo Daniel Campos Hull, che ha riposto la propria fiducia nella Prema dopo l’esperienza maturata nella Euro Series con HBR. Per Pablo Sanchez Lopez il campionato italiano ha rappresentato un passo indietro, per cercare di riscattarsi da un anno poco fortunato nella WS by Renault. Poi c’è Marco Zipoli, che dimostrato finora di avere un buon passo. Poca fortuna (e probabilmente qualche problema di troppo con la sua squadra) per il giovanissimo Salvatore Ciatelli, mentre Francesco Castellacci deve dimostrare ancora qualcosa dopo la prestazione del Mugello non particolarmente brillante.





Il podio di gara 1 con Mancinelli, Scuncio e Venturini

Il nome nuovo è Scuncio

di Massimo Costa

Pole, giro più veloce in gara, vittoria. Martin Scuncio del CO2 Motorsport ha letteralmente dominato a Spa, regalandosi il primo successo in F. Renault Italia. Sull'impegnativo tracciato belga, Scuncio ha corso con grande determinazione e diventa il primo pilota cileno ad essersi imposto in una serie tricolore: "La mia monoposto era perfetta, non potevo chiedere di più", ha detto il mite Scuncio che timidamente si è avvicinato al gradino più alto del podio. Per Ezio Cosmai, team manager del CO2, la gioia della doppietta. Al secondo posto infatti, ha terminato Giovanni Venturini. Terzo al 1° giro, il vicentino ha inseguito per tutta la corsa Daniel Mancinelli. Lo ha studiato a lungo cercando di cogliere il momento opportuno per il sorpasso. Che è arrivato al 9° giro. Un ottimo risultato per il rookie Venturini, che proprio a Spa aveva colto due vittorie nella serie svizzera: "Ho sofferto parecchio in qualifica per via di un notevole sovra-sterzo che si è ripresentato, anche se in

maniera minore, in gara. Quando ho passato Mancinelli, ho rischiato di girarmi". Terzo gradino del podio per Mancinelli, che ha pensato a raccogliere punti per il campionato: "Non potevo fare nulla per contenere i piloti del CO2, sono nettamente più rapidi su questa pista", ha spiegato il leader della F. Renault Italia. Quarto ha terminato un regolare Stefano Comini che ha preceduto Bernardo Arnaut. Genis Olive era quinto, ma un problema improvviso allo sterzo lo ha fatto scendere al tredicesimo posto finale. Nikolas Kvasai ha subito un drive through per sorpasso con bandiere gialle. Si è ritirato nel giro di ricognizione Federico Scionti...

Daniel Mancinelli ha conquistato la sua terza vittoria dell'anno in F. Renault Italia

MOMENTO CLOU - Gara 1

La prima curva non impensierisce Scuncio che dalla pole va al comando con sicurezza e dominerà la corsa in tranquillità





In gara 2, ritorno alla vittoria Daniel Mancinelli, sempre più al comando della classifica generale della F.Renault Italia. Risolti i problemi di set-up che non gli avevano permesso di essere veloce come voleva in gara 1, il marchigiano della One Racing con un attacco deciso al 2° giro al termine del rettilineo che segue la Eau Rouge, ha superato Stefano Comini, che dalla prima fila si era portato in testa. Lo svizzero del CO2 è poi stato penalizzato con un drive through per partenza anticipata e così Mancinelli ha potuto passeggiare. La sua ultima vittoria risale a Varano, gara 1. Il secondo posto lo ha acchiappato con i denti Genis Olive, due volte primo a Budapest. Lo spagnolo del team Jenzer si è installato al terzo posto, mantenendo la posizione del via, e a partire dal 2° giro ha dovuto difendersi curva dopo curva da un volitivo Giovanni Venturini. Il vicentino del CO2, sesto in griglia di partenza, ha superato al 1° giro il compagno Martin Scuncio (vincitore di gara 1). Ancora un buon weekend quindi per Venturini che prosegue nella sua stagione di apprendista a cinque stelle. Buon recupero di Tyler Dueck, quinto sul traguardo dopo essere transitato settimo al primo passaggio.

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Martin Scuncio - CO2 - 13 giri 31'04"117
- 2 - Giovanni Venturini - CO2 - 2"424
- 3 - Daniel Mancinelli - One - 3"724
- 4 - Stefano Comini - CO2 - 4"835
- 5 - Bernardo Arnaut - CO2 - 7"118
- 6 - Zoel Amberg - Jenzer - 12"345
- 7 - Giacomo Barri - Cram - 13"038
- 8 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 15"093
- 9 - Andrea Amici - Cram - 25"926
- 10 - Eddie Cheever - Jenzer - 28"502
- 11 - Antonino Pellegrino - Antonino - 37"443
- 12 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 39"382
- 13 - Nikolas Kvasai - Facondini by Draco - 1'00"860
- 14 - Genis Olive - Jenzer - 1'04"013 *
- 15 - Jakub Smiechowski - Kochanski - 1'05"119

Penalizzato di 25" per taglio di chicane

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Daniel Mancinelli - One - 13 giri 31'06"078
- 2 - Genis Olive - Jenzer - 4"288
- 3 - Giovanni Venturini - CO2 - 4"971
- 4 - Martin Scuncio - CO2 - 6"663
- 5 - Tyler Dueck - BVM Minardi - 17"166
- 6 - Zoel Amberg - Jenzer - 20"343
- 7 - Giacomo Barri - Cram - 24"742
- 8 - Nikolas Kvasai - Facondini by Draco - 25"992
- 9 - Eddie Cheever - Jenzer - 26"462
- 10 - Andrea Amici - Cram - 27"043
- 11 - Antonino Pellegrini - Antonino - 27"930
- 12 - Bernardo Arnaut - CO2 - 32"744
- 13 - Romain Vozniak - Facondini by Draco - 39"947
- 14 - Jakub Smiechowski - 49"348
- 15 - Stefano Comini - CO2 - 49"742

Giro più veloce: Daniel Mancinelli 2'22"544

Il campionato

1.Mancinelli 214; 2.Olive 154; 3.Comini 147; 4.Dueck 136; 5.Scionti 120..

MOMENTO CLOU - Gara 2

Mancinelli attacca deciso Comini a Les Combes nel corso del 2° giro e va a dominare una gara che lo proietta ancora di più in vetta al campionato



La doppietta di Ricciarini

Un week-end perfetto quello di Spa Francorchamps per Cristian Ricciarini, che ha messo a segno una splendida doppietta incrementando il proprio vantaggio in testa alla classifica della Clio Cup Italia. Dopo il successo ottenuto nella prima gara disputata al sabato, il toscano si è infatti ripetuto in gara 2 precedendo ancora una volta il suo compagno di squadra Giancarlo Lenzotti e l'altro pilota del team Composit Motorsport, Ronnie Marchetti. Il prossimo appuntamento della Clio Cup Italia andrà di scena il 24, 25 e 26 luglio sulla pista di Misano.

Gara 1

Alla partenza Ricciarini è riuscito ad avere la meglio sul poleman Lenzotti portandosi al comando, mentre Di Luca ha guadagnato la terza posizione passando Marchetti a sua volta tallonato da Casadei. Quest'ultimo si è reso autore di un ottimo avvio scavalcando sia Iorio che Aron Smith. Alla terza tornata Iorio si è riportato davanti a Casadei, ma il forlivese ha prontamente restituito la "cortesia" ed è tornato quinto, avendo successivamente ragione anche di Marchetti. Quasi contemporaneamente ha iniziato a piovere con sempre maggiore consistenza, mentre il terzetto di testa si è nuovamente ricompattato. A meno di dieci minuti dal traguardo Casadei è stato dunque protagonista di un'uscita di pista, ma subito dopo è stata esposta la bandiera a rossa che ha congelato la classifica confermando la vittoria di Ricciarini davanti a Lenzotti e Di Luca, con Casadei quarto. "Ero abbastanza tranquillo - ha dichiarato Ricciarini - perché sapevo che Lenzotti non avrebbe provato a passarmi. Questa vittoria la devo anche a lui". Domani mattina alle 10,30 lo start di gara 2, che si articolerà sempre sulla durata di 30'.

Gara 2

Con la prima fila occupata, per effetto delle prime otto posizioni di gara 1 invertite sulla griglia, dai due piloti del Team Pyro Jeff e Aron Smith, a prendere il comando dalla pole al semaforo verde è stato proprio il primo dei due. Ottimo anche l'avvio di Iorio, portatosi subito in seconda posizione, mentre Aron Smith è uscito immediatamente di scena, lasciando strada libera a Di Luca e Lenzotti, ai ferri corti fin dal primo giro. Sempre nella tornata iniziale Ricciarini ha scavalcato Marchetti stabilendosi quinto. Ma la decisione della direzione gara di penalizzare il capofila con un drive through per partenza anticipata, ha rivoluzionato nuovamente la classifica, con Iorio che è balzato così al comando, sempre seguito da Lenzotti e Ricciarini, il quale nel frattempo aveva avuto ragione di Di Luca sopravanzato anche da Marchetti. Al quinto giro ancora un avvicendamento nel gruppo di testa, che ha visto Iorio scivolare quarto, sfilato nell'ordine da Lenzotti, Ricciarini e Marchetti. Acceso anche il duello per la sesta piazza tra Casadei e Perfetti, mentre nella tornata successiva Iorio ha dovuto cedere strada anche a Di Luca. Ancora un giro e Ricciarini ha passato il compagno di squadra Lenzotti, stabilendosi in testa e chiudendo definitivamente la partita, con Marchetti sempre terzo a completare il terzetto della Composit Motorsport. L'ultima nota per Casadei, che nel rush finale ha strappato a Iorio la quinta posizione. "Questa volta la mia vettura era perfetta. - ha dichiarato Ricciarini - In ottica campionato il risultato di oggi ritengo che sia molto importante".





L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Cristian Ricciarini - Composit Motorsport - 6 giri 17'28"366
- 2 - Giancarlo Lenzotti - Composit Motorsport - a 1"366
- 3 - Simone Di Luca - Proteam Motorsport - a 2"479
- 4 - Luca Casadei - Go Race - a 8"727
- 5 - Ronnie Marchetti - Composit Motorsport - a 10"319

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Cristian Ricciarini - Composit Motorsport - 11 giri 31'23"737
- 2 - Giancarlo Lenzotti - Composit Motorsport - a 0"371
- 3 - Ronnie Marchetti - Composit Motorsport - a 1"251
- 4 - Simone Di Luca - Proteam Motorsport - a 1"589
- 5 - Luca Casadei - Go Race - a 2"542

Il campionato

1. Ricciarini 132; 2. Lenzotti 120; 3. Di Luca 100; 4. Iorio 86; 5. Casadei 84.

*Ricciarini vincitore
delle due gare di Spa
e leader di campionato*

Green, sorpasso senza respiro



L'ordine di arrivo, sabato 20 giugno 2009

- 1 - Jamie Green (Mercedes C Klasse 08) - AMG - 80 giri in 1.08'39"223
- 2 - Bruno Spengler (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 1"357
- 3 - Mattias Ekstrom (Audi A4 09) - Abt - 1"678
- 4 - Timo Scheider (Audi A4 09) - Abt - 2"626
- 5 - Gary Paffett (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 2"940
- 6 - Ralf Schumacher (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 3"250
- 7 - Paul Di Resta (Mercedes C Klasse 09) - AMG - 3"807
- 8 - Tom Kristensen (Audi A4 09) - Abt - 9"266
- 9 - Mike Rockenfeller (Audi A4 08) - Rosberg - 9"787
- 10 - Susie Stoddart (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 14"423
- 11 - Martin Tomczyk (Audi A4 09) - Abt - 29"331
- 12 - Katherine Legge (Audi A4 09) - Abt - 30"430
- 13 - Markus Winkelhock (Audi A4 08) - Rosberg - 30"931
- 14 - Mathias Lauda (Mercedes C Klasse 08) - Persson - 1 giro
- 15 - Christian Bakkerud (Audi A4 07) - Kolles - 1 giro

Giro più veloce: Katherine Legge - 48"620

Ritirati

- 46° giro - Maro Engel
- 36° giro - Alexandre Prémat
- 1° giro - Tomas Kostka
- 0 giri - Oliver Jarvis

Il campionato

- 1.Scheider 17 punti; 2.Spengler 16; 3.Paffett, Green e Ekstrom 14; 6.Kristensen 11; 7.Di Resta 11; 8.Jarvis 6; 9.Winkelhock 5; 10.Engel 4; 11.Schumacher 3; 12.Rockenfeller 2.

*Jamie Green ha privato
Timo Scheider del
successo al Norisring
con un attacco
all'ultimo giro*

di Claudio Pilia

Lo hanno assaporato fino al penultimo giro, in casa Audi, quel successo che ormai manca dal 2002 sulla Monte Carlo tedesca. Lì, dove la Casa degli anelli gioca in casa e dove stava dominando la corsa fino agli ultimi giri. Invece, a trionfare è stata la Mercedes e il suddito della Regina, Jamie Green. Il pilota d'oltremarica, al volante di una C Klasse vecchia di un anno, si è messo alle spalle la A4 ufficiale del campione in carica Timo Scheider, sorpassandolo alla chicane e infuocando i 130 mila assiepati sulle tribune di Norimberga. ►

segue a pag 16

Una vittoria-impresa, se si considera che l'unico altro acuto ottenuto nella storia del DTM da una vettura della stagione precedente si era verificato a Oschersleben 2007, quando ad ottenere il successo fu l'attuale collaudatore della McLaren Gary Paffett. Vittoria di Green e della Mercedes, quindi, avvalorata da una seconda posizione pesante di Bruno Spengler, il quale ha avuto il merito di tenere Scheider costantemente sotto pressione, vedendolo vanificare tutto con un dritto al tornantino. Nel mezzo di questa bagarre, Mattias Ekstrom ha sfruttato al meglio la situazione per riavvicinarsi alle posizioni che contano, conquistando un podio fortunato ma ottenuto con astuzia.

Un podio che, per Audi, significa salvare la faccia, dopo aver butta-

to alle ortiche una gara tenuta in pugno fino alle battute finali. Scheider ha chiuso alle spalle dello svedese, precedendo un Gary Paffett che aggancia in classifica il vincitore Green ed Ekstrom, appaiandosi a 14 punti e a tre lunghezze dalla vetta, ancora tenuta saldamente da Scheider a quota 17. Con un solo punto di distacco c'è però Spengler, portatosi a quota 16. Buona prova anche quella offerta da Ralf Schumacher, nonostante la penalità inflitta dai commissari per i troppi giri compiuti in qualifica, mentre Katherine Legge, dopo aver ottenuto a tavolino il miglior piazzamento in griglia di una donna nel DTM, è sprofondata dalla quinta alla dodicesima posizione, dietro anche all'altro volante "rosa" di Susie Stoddart, decima al traguardo.

Deconcentrato dall'attacco di Green, Scheider, a destra, ha chiuso al quarto posto dopo un errore al tornantino.

Bruno Spengler, sotto, ha regalato una pesante doppietta agli uomini Mercedes

Tombini pericolosi

Nel corso delle prove libere sul tracciato del Norisring è emerso il problema dei tombini. Le Audi A4 di Mike Rockenfeller e Katherine Legge, in un contatto con essi, sono letteralmente decollate, mentre Markus Winkelhock ha danneggiato sia la sua Audi Playboy che il tombino. Una bega non da poco, che ha danneggiato le vetture scese in pista nella prima mezz'ora e che ha costretto gli organizzatori della gara ad esporre le bandiere rosse, per permettere gli interventi di fortuna lungo i 2 chilometri e 400 metri del tracciato. Tutto risolto, fortunatamente: saldature e una colata di cemento con il tombino-killer saltato con Winkelhock, hanno fatto slittare il programma di circa 90 minuti.



IMPERDIBILE!

Si intitola "Dindo Capello: Il mestiere di vincere" la biografia del grande pilota piemontese scritta da Carlo Coscia e Stefano Semeraro e illustrata dalle più belle immagini della carriera del driver Audi tre volte vittorioso a Le Mans. Il volume è edito da Pendragon-InPagina e per acquistarlo prenotatelo presso le principali librerie italiane o direttamente all'editore all'indirizzo che trovate in basso

Carlo Coscia
Stefano Semeraro

Dindo Capello

Il mestiere di vincere

Dindo Capello. Il mestiere di vincere

Coscia - Semeraro

 Pendragon
INPAGINA

 Pendragon

Prenotatelo qui
<http://www.pendragon.it>



La Porsche torna in vetta

Gara 1

Inizia da Spa-Francorchamps la rivincita del team IMSA nel GT Open 2009, grazie ad una gran prima parte di gara del titolare Raymond Narac, ottimo sin dalla partenza ed in grado di installarsi in seconda posizione alle spalle di Pedro Couceiro. Il protagonista delle prime fasi è stato Rui Aguas che, persa la seconda posizione, ha recuperato la leadership a forza di sorpassi per poi venire definitivamente fermato dal dechappamento della posteriore destra prima del cambio pilota. Un bel recupero ha visto protagonista anche Joel Camathias, velocissimo nella prima fase ma penalizzato, insieme a Marcel Fassler, da 30 secondi di handicap in tempo per i successi di inizio stagione. Dopo la sosta per il cambio pilota è così riemersa la Porsche 997 ex Narac con alla guida stavolta Patrick Pilet. Con quasi 20 secondi di vantaggio, il francese ha tranquillamente gestito la

gara sino alla fine, chiudendo davanti a Richard Lietz che, ereditata la Porsche Autorlando da Roda, ha recuperato come d'abitudine in maniera forsennata, passando Manuel Giau e Giacomo Ricci.

Il quarto posto è stato alla fine conquistato da Giau, che ha resistito all'assalto di Marcel Fassler grazie al provvidenziale aiuto del doppiato Edmonds, che ha spedito lo svizzero in testacoda a La Source. In quinta e sesta piazza hanno chiuso le coppie Cioci-Perazzini e Giammaria-Bonetti, in lotta nel finale dopo due inizi difficili. In classe GTS, la vittoria è andata ancora, ed in maniera perentoria, alla Ferrari 430 Scuderia di casa Kessel con Philipp Peter e Peter Broniszewski al volante. Nonostante i 30 secondi di handicap, i due hanno preceduto comodamente Wisser e Lancieri sulla prima delle Aston Martin Villois, e la Corvette di Giacomo Piccini e Ferdinando Geri.



MOMENTO CLOU - Gara 1

con una bella partenza, Raymond Narac si mette al sicuro approfittando anche della presenza di Griffin, Aguas e Cioci



L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Narac-Pilet (Porsche 997) - Imsa - 29 giri 1.12"21"471
- 2 - Roda-Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 10"073
- 3 - Rugolo-Ricci (Ferrari 430) - Advanced - 11"083
- 4 - Couceiro-Giao (Porsche 997) - Autorlando - 11"987
- 5 - Fassler-Camathias (Ferrari 430) - Trottet - 18"014
- 6 - Cioci-Perazzini (Ferrari 430) - Megadrive - 31"293
- 7 - Giammaria-Bonetti (Ferrari 430) - Edil Cris - 35"736
- 8 - Bamford-Griffin (Ferrari 430) - Advanced - 1'07"519
- 9 - Kralev-Frezza (Ferrari 430) - Vittoria - 1'08"408
- 10 - Broniszewski-Peter (Ferrari 430) - Kessel - 1'52"586 - GTS
- 11 - Wisner-Lancieri (Aston Martin DBRS9) - Villois - 2'08"594 - GTS
- 12 - G.Piccini-Geri (Corvette) - Scuderia 22 - 1 giro - GTS
- 13 - Cameron-Edmonds (Ferrari 430) - Mtech - 1 giro - GTS
- 14 - De Lorenzi-Borghini (Porsche 997) - GDL - 1 giro - GTS
- 15 - Petrini-Necchi (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1 giro - GTS

Giro più veloce: Richard Lietz 2'24"29

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Roda-Lietz (Porsche 997) - Autorlando - 20 laps 50'00"543
- 2 - Fassler-Camathias (Ferrari F430) - Trottet - 1"286
- 3 - Couceiro-Giao (Porsche 997) - Autorlando - 16"152
- 4 - Cioci-Perazzini (Ferrari F430) - Megadrive - 17"945
- 5 - Narac-Pilet (Porsche 997) - Imsa - 20"754
- 6 - Bamford-Griffin (Ferrari F430) - Advanced - 36"683
- 7 - Giammaria-Bonetti (Ferrari F430) - Racing - 44"585
- 8 - Kralev-Frezza (Ferrari F430) - Vittoria - 1'18"990
- 9 - Belloc-David (Porsche 997) - Imsa - 1'31"661
- 10 - Lecourt-Balandras (Porsche 997) - Imsa - 1'38"439
- 11 - Wisner-Lancieri (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1'43"322
- 12 - Petrini-Necchi (Aston Martin DBRS9) - Villois - 1'43"627
- 13 - Broniszewski-Peter (Ferrari F430 Scuderia) - Kessel - 1'53"189
- 14 - Piccini-Geri (Corvette GT3) - Twentytwo - 2'06"700
- 15 - De Lorenzi-Borghini (Porsche 997 Cup) - GDL - 2'07"077

Giro più veloce: Richard Lietz 2'22"223

Gara 2

Torna sul gradino più alto del podio dopo il successo di gara 1 in Algarve la Porsche 997 Autorlando di Richard Lietz e Gianluca Roda. Il pilota austriaco è stato ancora una volta grande protagonista: dopo aver ripreso Patrick Pilet, che l'aveva beffato al via sull'omologa vettura IMSA, Lietz ha spinto con un ritmo inarrivabile per tutti gli altri, costruendo un margine di quasi venti secondi ad uso e consumo del compagno di squadra. I rivali più ravvicinati sono stati ancora una volta Marcel Fassler e Joel Camathias.

Sulla 430 GT2 di casa Trottet, il primo ha fatto il possibile per portarsi alla rincorsa del leader, scontrandosi con la concorrenza di Pilet e di Marco Cioci. Nella seconda parte della corsa, Camathias ha tentato di ricucire le distanze, trovandosi però ad avere a che fare con Giao, Bamford e Perazzini, aiutati da un handicap inferiore, e soprattutto con Rui Aguas, che pur sotto di un giro manteneva un passo tra i migliori. Liberatosi della Ferrari Advanced Engineering, Camathias ha però incontrato sulla sua strada un altro micidiale rivale: la ban-

diera a scacchi che, incocciata da Roda per soli 5 decimi di secondo, ha protetto il pilota comasco da un ultimo passaggio da incubo. Anche in classe GTS le emozioni non sono mancate, in particolare per il Villois Racing, che ha centrato una bella doppietta per mano delle coppie Lancieri/Wisner e Petrini/Necchi dopo un primo stint dominato dalla Corvette di Giacomo Piccini. In terza piazza hanno comunque concluso Philipp Peter e Michal Broniszewski, nonostante un handicap "monstre" da 45".

Il team IMSA ha conquistato il primo successo 2009 grazie a Narac e Pilet, sopra e a sinistra sul podio. Dopo aver ereditato la Porsche Autorlando da Lietz, Roda (a destra) ha resistito alla rimonta di Camathias



MOMENTO CLOU - Gara 2

La bandiera a scacchi cala sul parabrezza di Gianluca Roda cinque decimi di secondo dopo lo scadere, proteggendolo da un potenziale ultimo giro da incubo

Klingmann una furia



Il secondo weekend di gara del Lamborghini Blancpain Super Trofeo si è tenuto questo weekend a Norisring in Germania, dove il pilota Jens Klingmann del team Lamborghini München Team Holzer si è assicurato tre vittorie al suo debutto con la vettura del Super Trofeo.

1. gara

Klingmann è riuscito a conquistare la testa della corsa alla partenza davanti al pilota Eugenio Amos, partito accanto a lui sulla griglia. Nel gruppo dietro al pilota di testa si è creata una battaglia tra le vetture di Achim Winter, Jarek Janiš, Rossetto e Albert von Thurn und Taxis per la conquista della terza posizione. Janiš ha avuto la meglio sugli altri e dopo essere passato in terza posizione ha superato Amos e ha cominciato a inseguire Klingmann, ma non è stato capace di raggiungerlo, conclu-

do la gara in seconda posizione.

Babini, dopo il cambio di pilota, ha mantenuto la quinta posizione conquistata dal suo compagno Rossetto con la vettura #22 del team Petri Corse e ha iniziato la sua rincorsa verso il podio. Babini non è però riuscito a raggiungere Amaduzzi che si trovava in terza posizione, conquistata dal compagno di squadra Amos nella prima parte della gara.

Nei giri finali Janiš è riuscito a ridurre la distanza che lo separava dal leader della corsa, ma Klingmann ha mantenuto la testa della gara e ha conquistato la vittoria. Janiš è arrivato secondo e Amaduzzi terzo.

Janiš ha commentato: "È stata una gara dura per me. Il caldo e l'umidità hanno reso il tracciato a tratti difficile, ma è stato divertente perché la pista era ancora bagnata e noi avevamo montato gomme da asciutto. Dopo il pit-

stop ho cercato di prendere Jens (Klingmann) ma non sono riuscito a raggiungere la sua stessa velocità, e ho dovuto rallentare un po' per non mettere a repentaglio il podio".

2. gara

La seconda gara del weekend si è conclusa con un'altra vittoria per Klingmann. Il suo rivale più pericoloso, la vettura #69 del team Bonaldi Motorsport guidata da Amaduzzi e Amos, è scivolata in fondo al gruppo dopo un pit-stop troppo lungo, permettendogli di mantenere la testa della corsa.

Dopo una grande rimonta a seguito di una partenza poco fortunata, Janiš è riuscito ad aggiudicarsi il secondo posto, seguito da Arjen van de Zwaan del team Schoolmaster, partito dodicesimo sulla griglia.

"Ho avuto una partenza perfetta", ha detto van de Zwaan. "Ho spinto sull'acceleratore al

momento giusto e sono riuscito a guadagnare una buona distanza dai piloti vicino a me; la macchina ha poi continuato ad andare perfettamente per tutta la durata della gara".

"Norisring è un tracciato molto bello: per me è la prima volta e il circuito si adatta al 100 per cento al mio stile!".

3. gara

L'ultima gara di domenica ha visto Klingmann conquistare la sua terza vittoria consecutiva. Janiš e Klingmann sono entrati nella prima curva fianco a fianco ma la vettura #66 del pilota tedesco ha avuto la meglio e si è portata in prima posizione, iniziando ad incrementare il distacco.

Babini guidava il gruppo degli inseguitori e alla fine dei pit-stop la vettura del team Petri Corse era in testa alla corsa. Rossetto, però ha attraversato la linea gialla all'uscita dei box, dopo il cambio con Babini; errore che gli



La partenza di gara 1
A destra, il dominatore Klingmann

è costato una penalità drive-through e gli ha fatto terminare la gara in quinta posizione. Götz sulla vettura #4 è riuscito a recuperare dalla decima alla terza posizione, che il compagno di squadra Winter è riuscito a mantenere fino alla bandiera a scacchi, nonostante la pressione esercitata da Ferruccio Bellini nelle fasi finali della gara. Janiš ha concluso la corsa in seconda posizione. "Non è stata una gara facile: ho avuto quindici secondi di penalità durante il pit-stop e ho dovuto spingere davvero tanto ogni giro", ha detto Klingmann. "Al contrario delle altre due gare non sono uscito dai box in prima posizione e ho dovuto spingere ancora di più per raggiungere Claudio [Rossetto]. Ma per fortuna la sua penalità ha giocato a mio favore". "Questo è stato proprio l'inizio che speravo; guidare la vettura del Super Trofeo per il team Lam-

borghini München Team Holzer è stata un'ottima scelta e al momento siamo in trattative per decidere se continuerò a guidare la vettura per loro durante il corso della stagione". Il Direttore Brand & Design della Lamborghini, Manfred Fitzgerald, ha affermato: "L'atmosfera che si è creata questo weekend è stata entusiasmante. Ancora una volta abbiamo assistito a una competizione molto serrata tra piloti dalle capacità differenti, dimostrando che il format della serie permette a tutti di essere competitivi". "Il risultato eccellente ottenuto da un pilota così giovane come Klingmann è molto impressionante, in quanto dimostra l'ottima capacità di guida della vettura del Super Trofeo. Il prossimo appuntamento a Spa, su uno dei circuiti più famosi e significativi del mondo, sarà una sfida fantastica per i suoi partecipanti".

L'ordine di arrivo di gara 1, sabato 27 giugno 2009

- 1 - Klingmann - Lamborghini München Team Holzer - 40:16.968
- 2 - Janiš - Lamborghini Racing Eastern Europe - 6.666
- 3 - Amos-Amaduzzi - Bonaldi Motorsport - 38.643
- 4 - Babini-Rossetto - Petri Corse - 47.997
- 5 - Götz-Winter - Lamborghini München Team Holzer - 48.639
- 6 - von Thurn und Taxis-Stuck - Automobili Lamborghini S.p.A - 52.294
- 7 - Frei-Cochet - Autovitesse - a 1 giro
- 8 - Sanna-Westerhoff - Automobili Lamborghini S.p.A - a 1 giro
- 9 - Leimer-Leimer - Autovitesse - a 2 giri
- 10 - Bassetti-Venica - Petri Corse - a 2 giri
- 11 - Hayek-Kox - Reiter Engineering - a 3 giri
- 12 - Dijkstra-van de Zwaan - Schoolmaster - a 9 giri

L'ordine di arrivo di gara 2, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Klingmann - Lamborghini München Team Holzer - 40:06.213
- 2 - Janiš - Lamborghini Racing Eastern Europe - 10.413
- 3 - van de Zwaan - Schoolmaster - 31.517
- 4 - Babini-Rossetto - Petri Corse - 36.941
- 5 - Bellini - Bonaldi Motorsport - 48.396
- 6 - von Thurn und Taxis-Stuck - Automobili Lamborghini S.p.A - a 1 giro
- 7 - Leimer-Leimer - Autovitesse - a 1 giro
- 8 - Sanna-Westerhoff - Automobili Lamborghini S.p.A - a 1 giro
- 9 - Bassetti-Venica - Petri Corse - a 2 giri
- 10 - Amos-Amaduzzi - Bonaldi Motorsport - a 3 giri

Ritirati

Götz-Winter - Lamborghini München Team Holzer
Hayek-Kox - Reiter Engineering



L'ordine di arrivo di gara 3, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Klingmann - Lamborghini München Team Holzer - 40:50.984
- 2 - Janiš - Lamborghini Racing Eastern Europe - 19.898
- 3 - Götz-Winter - Lamborghini München Team Holzer - 38.429
- 4 - Bellini - Bonaldi Motorsport - 38.619
- 5 - Babini-Rossetto - Petri Corse - a 1 giro
- 6 - Hayek-Kox - Reiter Engineering - a 1 giro
- 7 - Leimer-Leimer - Autovitesse - a 1 giro
- 8 - Bassetti - Petri Corse - a 1 giro

Ritirati

von Thurn und Taxis-Stuck - Automobili Lamborghini S.p.A
Amos-Amaduzzi - Bonaldi Motorsport
Sanna-Westerhoff - Automobili Lamborghini S.p.A

Gioventù... bagna

di Marco Cortesi

E la storia è stata fatta. Certamente grazie alla pioggia, sicuramente con un pizzico di fortuna, a Loudon Joey Logano si è conquistato il posto di più giovane vincitore NASCAR. Cosa che aveva peraltro già fatto in quasi tutte le serie a cui aveva partecipato. Grazie al consiglio del crew-chief Greg Zipadelli, Joey è rimasto in pista più che poteva, attendendo lo svilupparsi della perturbazione che stava avvolgendo il tracciato. E riuscendo nell'impresa, nonostante una gomma forata ed un testacoda iniziale, all'età di 19 anni, 1 mese e 4 giorni.

Alle sue spalle si è piazzato Jeff Gordon,

che le ha provate tutte nel corso della caution finale per pressare l'avversario e costringerlo ad utilizzare più carburante del dovuto, anche dietro alla safety-car. Nulla da fare alla fine. Per Gordon è arrivato un piccolo passo in avanti in classifica che l'ha avvicinato a Tony Stewart (quinto in New Hampshire). Da segnalare il buon terzo posto di Kurt Busch, che ha concluso davanti a David Reutimann, e la sesta posizione di un incredibile Brad Keselowski, già vincitore a Talladega. Nei top-10 si è piazzato anche Sam Hornish, finalmente autore di una gara positiva e convincente, seguito da Jimmie Johnson, Kasey Kahne, Casey Mears e Juan Pablo Montoya, che ha mantenuto il dodicesimo

posto in classifica. Come sempre sui circuiti più corti non sono mancati i contatti: il botto più grosso della giornata ha coinvolto Kyle Busch, andato (involontariamente) a toccare Martin Truex coinvolgendo Kevin Harvick Casey Mears, David Ragan e Jeff Burton e costringendo all'esposizione della bandiera rossa. Un'altra toccata multipla ha coinvolto Elliott Sadler, Michael Waltrip, Scott Speed e Robby Gordon.

Nel giorno dei ragazzi d'oro, è arrivata un'altra prova opaca per Dale Earnhardt Jr, che nonostante il cambio di crew-chief continua a mancare clamorosamente all'appello in termini di consistenza globale.



ata



Grazie alla pioggia tanto attesa, Joey Logano è entrato nell'Olimpo. Eccolo tagliare il traguardo davanti a Jeff Gordon, mentre sopra festeggia con il crew-chief Greg Zipadelli



L'ordine di arrivo, domenica 28 giugno 2009

- 1 - Joey Logano (Toyota) - Gibbs - 273
- 2 - Jeff Gordon (Chevrolet) - Hendrick - 273
- 3 - Kurt Busch (Dodge) - Penske - 273
- 4 - David Reutimann (Toyota) - Waltrip - 273
- 5 - Tony Stewart (Chevrolet) - Stewart/Haas - 273
- 6 - Brad Keselowski (Chevrolet) - Phoenix - 273
- 7 - Kyle Busch (Toyota) - Gibbs - 273
- 8 - Sam Hornish Jr. (Dodge) - Penske - 273
- 9 - Jimmie Johnson (Chevrolet) - Hendrick - 273
- 10 - Kasey Kahne (Dodge) - RPM - 273
- 11 - Casey Mears (Chevrolet) - Childress - 273
- 12 - Juan Montoya (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 273
- 13 - Dale Earnhardt Jr. (Chevrolet) - Hendrick - 273
- 14 - Mark Martin (Chevrolet) - Hendrick - 273
- 15 - Denny Hamlin (Toyota) - Gibbs - 273
- 16 - John Andretti (Chevrolet) - Front Row - 273
- 17 - Reed Sorenson (Dodge) - RPM - 273
- 18 - Greg Biffle (Ford) - Roush - 273
- 19 - Carl Edwards (Ford) - Roush - 273
- 20 - Clint Bowyer (Chevrolet) - Childress - 273
- 21 - Bobby Labonte (Ford) - HOF - 273
- 22 - Matt Kenseth (Ford) - Roush - 273
- 23 - Marcos Ambrose (Toyota) - Waltrip - 273
- 24 - Michael Waltrip (Toyota) - Waltrip - 273
- 25 - Robby Gordon (Toyota) - Gordon - 272
- 26 - Elliott Sadler (Dodge) - RPM - 272
- 27 - Regan Smith (Chevrolet) - Furniture Row - 272
- 28 - David Stremme (Dodge) - Penske - 272
- 29 - Ryan Newman (Chevrolet) - Stewart/Haas - 270
- 30 - Paul Menard (Ford) - Yates - 267
- 31 - Jeff Burton (Chevrolet) - Childress - 251
- 32 - A.J. Allmendinger (Dodge) - RPM - 238
- 33 - Jamie McMurray (Ford) - Roush - 237
- 34 - Kevin Harvick (Chevrolet) - Childress - 231
- 35 - Brian Vickers (Toyota) - Red Bull - 190
- 36 - Scott Speed (Toyota) - Red Bull - 189
- 37 - Martin Truex Jr. (Chevrolet) - DEI/Ganassi - 174
- 38 - David Ragan (Ford) - Roush - 174
- 39 - Joe Nemechek (Toyota) - Nemco - 67
- 40 - David Gilliland (Chevrolet) - TRG Motorsports - 48
- 41 - Tony Raines (Dodge) - Front Row - 30
- 42 - Dave Blaney (Toyota) - Prism - 29
- 43 - Patrick Carpentier (Toyota) - Baldwin - 14

Il campionato

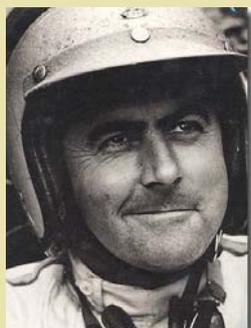
1. Stewart 2524; 2. Jeff Gordon 2455; 3. Johnson 2355;
4. Kurt Busch 2254; 5. Edwards 2157; 6. Hamlin 2132; 7. Newman 2127; 8. Kyle Busch 2108; 9. Biffle 2106; 10. Kenseth 1054; 11. Martin 2052; 12. Montoya 2049.

MOMENTO CLOU

Al giro 267, la pioggia che tutti attendevano inizia a cadere e la gara è prima neutralizzata, poi ufficialmente conclusa...



Ruote nel



La prima vittoria della Brabham

di Carlo Baffi

E' il 28 giugno del 1964, quando sul circuito di Rouen, una Brabham conquista la sua prima vittoria della storia. Al volante della monoposto inglese, c'è un americano Dan Gurney, ex-marine di Port Jefferson, che due anni prima, ha portato al trionfo sulla stessa pista, la Porsche 804. Di vittorie, per il team inglese ne seguiranno altre 34 durante il trentennio, in cui ha conquistato quattro titoli mondiali piloti e due costruttori. Un'avventura cominciata per l'esattezza il 5 agosto del 1962, con l'esordio al G.P. di Germania, sul leggendario Nurburgring. A fondare la nuova compagine è Jack Brabham, popolare pilota australiano e due volte iridato, dopo la rottura con John Cooper, per cui corre dal '55. Inizialmente il nome del team è "Motor Racing Development Ltd.", in seguito però avrà il meglio il cognome del suo fondatore. A firmare la prima vittoria è il progettista Ron Tauranac, australiano come "Jack". Il primo anno, non riserva



L'arrivo vittorioso di Gurney a Rouen: la prima vittoria di una vettura Brabham

tempo



1964: la partenza del GP di Rouen

grandi soddisfazioni, ma nella stagione successiva, la BT7, spinta dall'otto cilindri Coventry-Climax a "V", chiude al 3° posto nel mondiale, con Brabham e Gurney. Le prime affermazioni arrivano nel 1964, prima a Rouen e poi a Mexico City, sempre grazie allo statunitense. Nel Gran Premio di Francia, Gurney parte in prima fila, tra il poleman Clark (Lotus) e Surtees (Ferrari). Lo scozzese va subito in testa, accumulando un vantaggio di quasi 15" sull'americano. Ma al 32° giro dei 57 previsti, si fora un pistone del motore Climax del leader della corsa. Per Gurney è una marcia trion-

fale, completata dal 3° posto dell'altra Brabham di Jack. Il 1965 vede la Brabham impegnata anche in F.2, dove impone la sua legge col motore Honda. La consacrazione definitiva avviene nel 1966, col titolo mondiale costruttori e piloti, conquistato da Jack Brabham, alla sua terza corona iridata. La BT19 di Tauranac si dimostra performante, affidabile e grazie al telaio tubolare, semplice da riparare. Il propulsore montato è l'8V Repco, che si conferma competitivo anche nel 1967, bissando il titolo con il neozelandese Denis Hulme. Seguono anni di cambiamenti: il motore Repco

viene sostituito dal più potente Ford Cosworth e nel 1969, debutta la BT33 con il telaio monoscocca. I risultati però stentano ad arrivare e la scuderia entra in crisi, anche per i sopraggiunti problemi finanziari. Nel 1971 si arriva alla svolta, con l'acquisizione del team da parte di un ex-gentleman driver, poi manager di Jochen Rindt, Bernie Ecclestone. Il futuro "padrino" ha intuito che nel Circus stanno arrivando grossi capitali dagli sponsor, tant'è che da lì via alla sua scalata proprio ristrutturando il vecchio team di "Black Jack". Una rivoluzione che tocca sia l'aspetto

commerciale, curando in ogni dettaglio l'immagine della scuderia, che tecnico. Ron Tauranac, viene a poco a poco sostituito dal giovane talentuoso ingegnere sudafricano Gordon Murray. Una politica che nel giro di poco tempo riporta la Brabham ai vertici del Mondiale, coi due titoli vinti dall'emergente brasiliano Nelson Piquet ed il supporto di sponsor importanti, primo fra tutti la Parmalat. Poi, con Ecclestone sempre più interessato alla gestione diretta del Circus, inizia il definitivo declino fino all'ultimo Gran Premio disputato a Budapest nel 1992.



di Marco Marelli

Cinquecento esemplari, andati a ruba in 15 giorni, già tutti venduti a 162.550 euro: questa è stata la storia, felice, dell'Alfa 8C coupé. Disegnata dal Centro Stile di Arese, montaggio speciale a Mirafiori e poi in Maserati, nelle cui officine modenesi si completa il ciclo produttivo con cura artigianale, la 8C è stata la prima Alfa dopo anni ad essere a trazione posteriore e a varcare l'Atlantico, in quanto acquistata da parecchi americani, naturalmente miliardari. A pochi giorni dalla consegna dell'ultima 8C coupé, oramai la produzione dei 500 esemplari è finita, l'Alfa riparte con un'altra favola: la 8C spider. Sempre 500 esemplari, quindi edizione limitata, sempre con scocca in fibra di carbonio e telaio in acciaio, ma questa volta non più carrozzeria coupé bensì spider. Curata nelle linee



La favola co



Alfa Romeo 8C Spider

e negli interni, con plancia e pannelli porta in carbonio e inserti di alluminio (un pezzo di vera arte la consolle centrale in alluminio ricavata dal pieno), la 8C Competizione spider non è un modello estremo, la possono guidare tutti. Il motore 8 cilindri a V di 4.7 cc sviluppa 450 Cv a 7.000 giri, con una coppia massima di 470 Nm a 7.500 giri (l'80% della coppia si ottiene però già a 2.000). Da 0 a 100 bastano appena 4,2 secondi, secondo l'Alfa Romeo. Il comportamento dinamico è ottimizzato da una perfetta ripartizione dei pesi (49% all'anteriore), dall'architettura transaxle, dalle sospensioni a quadrilatero. La trazione posteriore consente una guida divertente e per gli alfisti storici è inebriante. Lo sterzo è stato sviluppato per essere molto diretto, i freni garantiscono uno stop da 100 km l'ora in 33 metri e sono ora carboceramici. Quattro le opzioni del cambio

elettroattuato, con palette al volante: due sono automatiche, per cui anche il più imbranato la può portare, due manuali con funzioni normal e sport. «L'aerodinamica è nata bene all'origine - spiega l'ing. Domenico Bagnasco - e non ha richiesto adozione di spoiler o prese d'aria supplementari. L'assetto non spacca la schiena ma al tempo stesso offre grande potenzialità alla voce tenuta di strada». La capote ha sgancio manuale e poi si ripiega a zeta agendo su un tasto. La cornice del parabrezza è in carbonio, una raffinatezza che testimonia la cura e la passione che è stata riposta nel creare questa opera d'arte su quattro ruote. Salendo la prima cosa che colpisce è il volante, molto verticale, come una Porsche ma anche il piccolo parabrezza soprattutto in questa versione scoperta. Dito sul bottone avviamento, leggera pressione e il motorino gira

per almeno tre secondi prima che i pistoni si muovano. Come su una Maserati ma anche come su una Ferrari non per niente il v8 ha stesse origini. Le prime tre marce sono lunghe, in seconda si superano i 100 km/h. Lo sterzo è diretto, quindi basta un leggero movimento del volante per farla curvare tanto. Si affonda sull'acceleratore: si apprezza il motore, per il sound eccezionale, per la buona coppia in basso ma si sente che in alto manca qualcosa. Non è cattivo come ci si aspetterebbe. La 8C è veloce ma più che una gazzella appare un leone in quanto la massa deve essere parecchio elevata. La spider tra l'altro pesa più della coupé. Insomma è un'opera d'arte vera fatta per essere ammirata e ascoltata, il rumore dell'8V è... "arrapante". La 8C Spider sintetizzando è fatta per essere guardata e ascoltata.

ntinua



Scheda tecnica

Carrozzeria: spider due posti; lunghezza 438 cm, larghezza 189 cm, altezza 137 cm, capacità serbatoio 80 litri.

Meccanica: motore anteriore longitudinale 4691 cc; potenza 450 cavalli (330kw) a 7000 giri; coppia 480 Nm a 4750 giri; cambio robotizzato a sei rapporti; trazione posteriore; servosterzo idraulico.

Prestazioni: velocità massima 292 km/h; accelerazione 0-100 km/h 4,5 secondi; consumo medio 16,3 litri ogni 100 km; emissioni CO₂ 379 g/km; omologazione antinquinamento Euro 5.

Prezzo: da 213.250 euro.

Una questione



di Marco Marelli

Le Alfa Romeo hanno sempre avuto un cuore generoso. Oggi questo importante "muscolo" è rappresentato dal nuovo 1750 cc a iniezione diretta e con turbo compressore. Un motore che equipaggia tutta la gamma, Mito e 147 escluse. Con questo quattro cilindri forte di 200 cavalli, guidare Spider, Brera e 159, tutte appaiono completamente diverse. Addirittura vengono recepite come automobili nuove. Se infatti è innegabile che la potenza sia uguale al cinque cilindri diesel 2.4, è altrettanto insindacabile che il nuovo 1750 cc sia molto più compatto e leggero così da premiare notevolmente il comportamento dinamico. In pratica sulla Spider con cerchi da 19 pollici si rimane stupefatti dalla maggiore agilità nei cambi di direzione e quindi nei percorsi misti. Con la 159, con assetto TI, il cambiamento appare ancora più importante e quindi questa vettura risulta come la migliore della categoria. Cioè messa a confronto con l'Audi A4 e la BMW serie 3, entrambe con motore a quattro cilindri benzina, per prestazioni, comfort e piacere di guida l'Alfa torna sul gradino più alto di questo ipotetico podio. Il merito va sicuramente al motore Euro 5 che sviluppa una potenza di 200 CV da 4.750 a 5.500 giri/min e una

coppia di 320 Nm a 1.400 giri/min ma una lode va anche all'assetto della vettura e alle sue soluzioni tecniche come le sospensioni. Prodotto da FPT, Fiat Powertrain Technologies, e abbinato a un cambio meccanico con sei marce ben rapportato, il 1750 Turbo benzina vanta soluzioni tecniche all'avanguardia nel campo dei motori ad accensione comandata, quali l'iniezione diretta di benzina, il doppio variatore di fase continuo, il turbocompressore ed un rivoluzionario sistema di controllo definito "scavenging". Nasce così un propulsore con prestazioni comparabili o superiori a quelle di un "3 litri" mentre i consumi si mantengono su livelli moderati e propri di un "4 cilindri" compatto. Con questo "cuore generoso" l'Alfa Romeo 159 raggiunge i 235 km/h di velocità massima e accelera da 0 a 100 km/h in appena 7,7 secondi. Dunque, l'Alfa Romeo 159 1750 Tbi da 200 CV sintetizza perfettamente l'esclusivo modo d'intendere l'automobile secondo il marchio del biscione: non certo come un semplice mezzo di trasporto bensì una vettura capace di regalare "sensazioni vere" con riprese vigorose grazie alla disponibilità di coppia anche ai bassi regimi, una risposta fluida che minimizza l'uso del cambio e sempre pronta "all'allungo" per sorpassi rapidi e sicuri. La nuova Alfa 159

1750 Tbi è disponibile con gli allestimenti Progression e Distinctive ad un prezzo di listino che parte da 28.360 euro (chiavi in mano). Inoltre, il cliente può personalizzare la propria vettura con uno dei tre pack in gamma: Sport, Premium e TI. In dettaglio, il primo pacchetto (esclusivo della Progression) propone cerchi in lega 17" a razze, Black Interior (padiglione, montanti, plancia color nero); tessuto Sport Alfatex e floccato con trama nero/nero o nero/rosso; volante sportivo in pelle con cuciture nere e comandi radio; mostrine in alluminio spazzolato scuro; strumentazione sportiva; Blue&Me; terminale di scarico cromato. Invece, sull'allestimento Distinctive sono disponibili: il Pack Premium (include sedili in pelle, il climatizzatore tri-zona e gli specchietti esterni ripiegabili elettricamente) e il Pack TI che si contraddistingue per i cerchi in lega 19" a raggi; interni neri; sedili in pelle a conformazione sportiva e logo Alfa Romeo; assetto ribassato, pinze freni rosse, minigonne; pedaliera sportiva in alluminio e batticalcagno con logo TI; volante sportivo in pelle con cuciture rosse; sedili anteriori riscaldati e basculanti; sedile posteriore sdoppiato; mostrine in alluminio spazzolato scuro; Blue&Me; strumentazione sportiva; terminale di scarico cromato.

di cuore



Estetica

Non è più giovanissima ma non ha perso grinta e carattere. Come personalità poi ne ha ancora da vendere anche perché in questi anni non sono uscite novità con linee da mozzafiato.

Interni

Non è grande dentro e questo è il suo maggiore difetto. Però va ben detto che ora è fatta con cura. Gli interventi operati da Marchionne alla voce qualità hanno sortito degli effetti.

Meccanica

Il motore piace molto e si sposa benissimo con il cambio manuale che sopporta anche maltrattamenti nella guida veloce. Tutto è stato oggetto di affinamenti importanti che portano alla perfezione.

Guidabilità

La 159 si guida muovendo poco il volante perché ha una precisione nel mantenere la direzione voluta sconosciuta a tante concorrenti. Ora ha un motore che enfatizza ancor più questo suo pregio.

Prezzo

Costa meno delle rivali tedesche, Audi e BMW. E cosa inedita va pure meglio. Quindi il giudizio è assolutamente positivo. Per quanto riguarda il deprezzamento legato al tempo per almeno tre/quattro anni, fin quando non arriverà la nuova Giulia, si svaluterà assai poco.

Scheda tecnica

Carrozzeria: berlina quattro porte cinque posti; lunghezza 466 cm, larghezza 183 cm, altezza 142, capacità serbatoio 70 litri.

Meccanica: motore anteriore trasversale 1742 cc; potenza 200 cavalli (147 kw) a 5500 giri; coppia 320 Nm tra 1400 e 3750 giri; cambio manuale a sei rapporti; trazione anteriore; servosterzo elettrico.

Prestazioni: velocità massima 235 km/h; accelerazione 0-100 km/h 7,7 secondi; consumo medio 7,8 litri ogni 100 km; emissioni CO₂ 185 g/km; omologazione antinquinamento Euro 5.

Prezzo: da 28.360 euro.



17 maggio

WTCC a Pau
F.Master a Pau
WEC F.Renault a Pau
Euroseries 3000 a Portimao
GT Open a Portimao
F.3 Euro Series a Hockenheim
DTM a Hockenheim
F.Renault svizzera a Hockenheim
FIA GT a Adria
ETCS a Vallelunga
F.Nippon a Suzuka
F.3 giapponese a Suzuka
F.3 SudAm a Curitiba
F.Renault inglese a Donington
BTCC a Donington
ALMS a Salt Lake
Grand Am a Laguna Seca
Challenge Ferrari a Imola
MotoGP a Le Mans

24 maggio

F.1 a Montecarlo
GP2 a Montecarlo
World Series Renault a Montecarlo
Indycar a Indianapolis
Nascar a Charlotte
F.3 tedesca a Nurburgring
F.Renault Italia a Varano
Trofeo Cadetti a Varano
2000 Light a Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
Mondiale Rally - Italia

31 maggio

Indycar a Milwaukee
WTCC a Valencia
DTM al Lausitzring
F.3 Euro Series al Lausitzring
F.Master a Valencia
Formula 2 a Valencia
F.Nippon a Motegi
F.3 inglese a Rockingham
F.Renault inglese a Oulton Park
BTCC a Oulton Park
WEC F.Renault a Magny-Cours
Nascar a Dover
F.Azzurra a Vallelunga
GT Italiano a Vallelunga
CITE a Vallelunga
Porsche Carrera Cup a Vallelunga
MotoGP a Mugello

7 giugno

F.1 a Istanbul
GP2 a Istanbul
Indycar a Fort Worth
F.3 inglese a Hockenheim
European F.3 Open a Jarama
F.3 tedesca a Hockenheim
F.3 italiana a Magione
F.3 SudAm a Brasilia
F.Azzurra a Magione
Superstars a Magione
GT italiano a Magione
Grand Am a Watkins Glen
Nascar a Pocono
WEC F.Renault a Spa
F.Renault svizzera a Spa

14 giugno

24 Ore di Le Mans
World Series Renault a Budapest
Master F.3 Europe a Zandvoort
F.BMW a Zandvoort
Eurocup F.Renault a Budapest
F.Renault Italia a Budapest
Megane Trophy A Budapest
F.3 inglese a Knockhill
F.3 SudAm a Curitiba
NEC F.Renault a Alastaro
F.Renault inglese a Croft
BTCC a Croft
Nascar a Michigan
Mondiale Rally - Grecia
MotoGP a Barcellona

21 giugno

F.1 a Silverstone
GP2 a Silverstone
F.BMW a Silverstone
Indycar a Iowa
WTCC a Brno
F.Master a Brno
Formula 2 a Brno
Porsche Targa Tricolore a Brno
Grand Am a Lexington
Nascar a Sonoma
Super GT giapponese a Sepang
GT italiano a Mugello
CITE a Mugello
F.3 italiana a Mugello
F.Azzurra a Mugello
Superstars a Mugello
Porsche Carrera Cup a Mugello
FIA GT a Oschersleben
F.3 tedesca a Oschersleben
NEC F.Renault a Oschersleben
IRC - Belgio
Italiano Rally - San Marino

28 giugno

Indycar a Richmond
DTM a Norisring
F.3 Euro Series a Norisring
Lamborghini Super Trofeo a Norisring
Superleague a Magny-Cours
Euroseries 3000 a Magny-Cours
Formula 2 a Spa
European F.3 Open a Spa
F.Renault Italia a Spa
GT Open a Spa
F.Renault svizzera a Hockenheim
F.Nippon a Fuji
F.3 giapponese a Fuji
Nascar a Loudon
Mondiale Rally - Polonia
MotoGP a Assen

5 luglio

Indycar a Watkins Glen
World Series Renault a Silverstone
Eurocup F.Renault a Silverstone
Megane Trophy a Silverstone
F.Renault inglese a Silverstone
European F.3 Open a Donington
GT Open a Donington
F.3 inglese a Snetterton
F.3 tedesca a Lausitzring
2000 Light a Magione
Trofeo Cadetti a Monza
Porsche Targa Tricolore a Monza
WTCC a Porto
Grand Am a Daytona
Nascar a Daytona
Challenge Ferrari a Le Castellet
MotoGP a Laguna Seca

12 luglio

F.1 a Nurburgring
GP2 a Nurburgring
F.BMW a Nurburgring
Indycar a Toronto
Nascar a Chicago
F.Nippon a Suzuka
F.3 giapponese a Suzuka
F.3 SudAm a Curitiba
IRC - Russia
Italiano Rally - San Crispino

19 luglio

Superleague a Zolder
 World Series Renault a Le Mans
 Eurocup F.Renault a Le Mans
 Megane Trophy a Le Mans
 F.3 Euro Series a Zandvoort
 F.3 inglese a Zandvoort
 DTM a Zandvoort
 WTCC a Brands Hatch
 F.Master a Brands Hatch
 Formula 2 a Brands Hatch
 ALMS a Lime Rock
 Grand Am a Leeds
 GT italiano a Misano
 CITE a Misano
 F.3 italiana a Misano
 Superstars a Misano
 Porsche Carrera Cup a Misano
 MotoGP a Sachsenring

26 luglio

F.1 a Budapest
 GP2 a Budapest
 F.Master a Budapest
 F.BMW a Budapest
 Indycar a Edmonton
 Nascar a Indianapolis
 Super GT giapponese a Sugo
 FIA GT a Spa
 Lamborghini Super Trofeo a Spa
 F.3 inglese a Spa
 F.Renault Italia a Misano
 ETCS a Misano
 MotoGP a Donington

2 agosto

Indycar a Kentucky
 World Series Renault a Portimao
 LMS a Portimao
 Superleague a Donington
 Euroseries 3000 a Donington
 DTM a Oschersleben
 F.Renault inglese a Snetterton
 BTCC a Snetterton
 Nascar a Pocono
 CITE a Varano
 F.3 italiana a Varano
 F.Azzurra a Varano
 2000 Light a Varano
 Trofeo Cadetti a Varano
 Mondiale Rally – Finlandia
 IRC - Madeira

9 agosto

Indycar a Lexington
 Euroseries 3000 a Zolder
 F.3 tedesca a Assen
 NEC F.Renault a Assen
 F.Nippon a Motegi
 F.3 giapponese a Motegi
 F.Renault svizzera a Magny-Cours
 ALMS a Lexington
 Grand Am a Watkins Glen
 Nascar a Watkins Glen

16 agosto

F.3 Euro Series a Nurburgring
 DTM a Nurburgring
 Formula 2 a Donington
 F.3 inglese a Silverstone
 Lamborghini Super Trofeo a Silverstone
 F.3 SudAm a San Paolo
 BTCC a Knockhill
 ALMS a Elkhart Lake
 Nascar a Michigan
 MotoGP a Brno

23 agosto

F.1 a Valencia
 GP2 a Valencia
 F.BMW a Valencia
 Indycar a Sonoma
 Nascar a Bristol
 Super GT giapponese a Suzuka
 F.3 tedesca a Nurburgring
 LMS a Nurburgring
 IRC – Repubblica Ceca

30 agosto

F.1 a Spa
 GP2 a Spa
 F.Master a Spa
 F.BMW a Spa
 Indycar a Chicago
 FIA GT a Budapest
 F.Nippon a Autopolis
 F.3 giapponese a Autopolis
 F.3 spagnola a Valencia
 NEC F.Renault a Most
 F.Renault a Silverstone
 BTCC a Silverstone
 GT Open a Valencia
 ALMS a Mosport
 Grand Am a Montreal
 Italiano Rally – Alpi Orientali
 MotoGP a Indianapolis

6 settembre

ALMS a Detroit
 Nascar a Atlanta
 Superleague a Estoril
 F.3 Euro Series a Brands Hatch
 DTM a Brands Hatch
 WTCC a Oschersleben
 F.Master a Oschersleben
 Formula 2 a Oschersleben
 F.3 italiana a Imola
 F.Azzurra a Imola
 GT italiano a Imola
 CITE a Imola
 Porsche Carrera Cup a Imola
 Challenge Ferrari a Brno
 Mondiale Rally - Australia

13 settembre

F.1 a Monza
 GP2 a Monza
 F.BMW a Monza
 Super GT giapponese a Fuji
 F.3 inglese a Portimao
 F.3 SudAm a Santa Cruz Do Sol
 F.Renault Italia a Mugello
 ETCS a Mugello
 2000 Light a Adria
 WEC F.Renault a Valencia
 LMS a Silverstone
 Nascar a Richmond
 IRC – Spagna
 Italiano Rally – Costa Smeralda
 MotoGP a Misano

20 settembre

Indycar a Motegi
GP2 a Portimao
FIA GT a Portimao
World Series Renault a Nurburgring
Eurocup F.Renault a Nurburgring
Megane Trophy a Nurburgring
Euroseries 3000 a Varelungna
F.3 Euro Series a Barcellona
Lamborghini Super Trofeo a Barcellona

DTM a Barcellona
WTCC a Imola
F.Master a Imola
Formula 2 a Imola
GT Open a Magny-Cours
European F.3 Open a Magny-Cours
F.3 inglese a Brands Hatch
F.3 tedesca a Sachsenring
NEC F.Renault a Sachsenring
F.Renault a Rockingham
BTCC a Rockingham
F.3 italiana a Varelungna
F.Azzurra a Varelungna
Superstars a Varelungna
CITE a Varelungna
F.3 SudAm a Buenos Aires
Grand Am a Tooele
Nascar a Loudon
MotoGP a Balaton

27 settembre

F.1 a Singapore
F.Nippon a Sugo
F.3 giapponese a Sugo
ALMS a Braselton
Nascar a Dover
GT italiano a Mugello
CITE a Mugello
Superstars a Mugello
Porsche Carrera Cup a Mugello
Trofeo Cadetti a Varano
F.Renault svizzera a Monza
IRC – Italia Sanremo
Italiano Rally – Sanremo

4 ottobre

Superleague a Monza
European F.3 Open a Monza
GT Open a Monza
F.Azzurra a Monza
Trofeo Cadetti a Monza
FIA GT a Le Castellet
Lamborghini Super Trofeo a Le Castellet

F.3 SudAm a Piriapolis
NEC F.Renault a Spa
F.Renault inglese a Brands Hatch
BTCC a Brands Hatch
Nascar a Kansas
Porsche Targa Tricolore a Varelungna
Mondiale Rally – Spagna
MotoGP a Estoril

11 ottobre

F.1 a Fuji
Indycar a Miami
Nascar a Fontana
DTM a Digione
F.3 Euro Series a Digione
F.Renault Italia a Imola
ETCS a Imola
ALMS a Laguna Seca
Grand Am a Miami
Challenge Ferrari a Varelungna

18 ottobre

F.1 a San Paolo
Euroseries 3000 a Monza
F.3 tedesca a Oschersleben
F.3 italiana a Monza
F.3 SudAm a San Paolo
GT italiano a Monza
CITE a Monza
Superstars a Monza
Porsche Carrera Cup a Monza
European F.3 Open a Jerez
GT Open a Jerez
Nascar a Charlotte
Super GT giapponese a Autopolis
MotoGP a Phillip Island

25 ottobre

World Series Renault a Alcaniz
Eurocup F.Renault a Alcaniz
F.Renault svizzera a Alcaniz
Megane Trophy a Alcaniz
F.3 Euro Series a Hockenheim
FIA GT a Zolder
DTM a Hockenheim
WTCC a Okayama
Nascar a Martinsville
2000 Light a Misano
Porsche Targa Tricolore a Misano
Mondiale Rally – Galles
IRC – Giappone
Italiano Rally – Como
MotoGP a Sepang

1 novembre

F.1 a Abu Dhabi
Formula 2 a Barcellona
European F.3 Open a Barcellona
GT Open a Barcellona
ALMS a Fuji *
Nascar a Talladega

8 novembre

Superleague a Jarama
WEC F.Renault a Portimao
Super GT giapponese a Motegi
ALMS a Shanghai *
Nascar a Fort Worth
Finali Challenge Ferrari
MotoGP a Valencia

15 novembre

Nascar a Phoenix

22 novembre

F.3 a Macao
WTCC a Macao
Nascar a Miami
F.3 SudAm a Curitiba
ETCS a Varelungna
IRC – Scozia

29 novembre

F.3 SudAm a San Paolo

* non valevole per il campionato

**SU PISTA O SU STRADA,
EMOZIONI DA CAMPIONI.**



**PEUGEOT 207 SUPER 2000
PARTECIPA AL CAMPIONATO ITALIANO RALLY**

207



“Adesso ho 100 vittorie e sono solo il secondo pilota ad arrivare a questo traguardo, ma Agostini ne ha 22 di più e resta il più grande”.

Valentino Rossi

“122 vittorie sono un traguardo lontano, ma non così distante. Uno come Rossi, con un po’ di determinazione, può arrivarci”

Giacomo Agostini

“Io sulla Ferrari? L’idea mi piace ancora, perché no?. Potrebbe essere nel 2011. Per il 2010 ho un contratto con la Yamaha, quindi sarebbe impossibile”

Valentino Rossi

“Quando ho cominciato potevo essere il padre dei piloti che correvano. Adesso potrei essere il loro nonno”

Max

Mosley

“È straordinario che, nel momento in cui tutte le 5 grandi case costruttrici sono in difficoltà finanziaria e fanno affidamento sul denaro dei contribuenti, i team che fanno capo ai costruttori minaccino la creazione di un Mondiale alternativo per evitare la riduzione dei loro costi. Resta da stabilire se i vertici delle compagnie consentano un simile spreco di preziose risorse”.

Max Mosley



**“Questo è l'errore più grave che ho fatto nella mia carriera.
Capirei quella della Ford se non mi volessero più nel loro team”.**

Jari-Matti Latvala
dopo aver buttato alle ortiche
il secondo posto
nella prova spettacolo



Latvala e il suo navigatore cercano disperatamente di portare a spinta la Focus verso il traguardo ma senza risultato

Miss Italian racing

